



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 317]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, दिसम्बर 5, 2013/अग्रहायण 14, 1935

No. 317]

NEW DELHI, THURSDAY, DECEMBER 5, 2013/AGRAHAYANA 14, 1935

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 3 दिसम्बर, 2013

सं. टीएमपी/41/2013-सीओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, आदेश सं. टीएमपी/49/2011-सीओपीटी दिनांक 1 अप्रैल द्वारा अनुमोदित अपने मौजूदा दरमान में निर्धारित पीओएल उत्पादों पर घाटशुल्क की समीक्षा करने के लिए कोचीन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/41/2013-सीओपीटी

कोरम:

- (i) श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यम, सदस्य (वित्त)
(ii) श्री सी.बी. सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(नवम्बर 2013 के 15वें दिन पारित)

यह मामला कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) से उसके मौजूदा दरमान में निर्धारित किए गए पीओएल उत्पादों पर घाटशुल्क प्रभारों की समीक्षा करने के लिए प्राप्त हुए प्रस्ताव से संबंधित है।

2. सीओपीटी के मौजूदा दरमान आदेश सं. टीएमपी/49/2011-सीओपीटी, दिनांक 1 अप्रैल, 2013 द्वारा अनुमोदित किया गया था जिसे 10 जून, 2013 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

3.1. सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 अगस्त, 2013 द्वारा पीओएल उत्पादों पर घाटशुल्क प्रभारों की समीक्षा करने के लिए अनुरोध किया था। इस संबंध में, सीओपीटी द्वारा किए गए निवेदनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i) कोचीन ऑयल टर्मिनल (सीओटी), नॉर्थ टैंकर बर्थ (एनटीबी) और साऊथ टैंकर बर्थ (एसटीबी) पीएसयू जैसे बीपीसीएल-केआर, एचपीसीएल और आईओसीएल द्वारा कच्चे तेल सहित पीओएल उत्पादों का 1996-97 से घाटशुल्क दरों में बिना कोई वृद्धि किए आज की तारीख तक रु0 65 प्रति टन की दर से प्रहस्तन कर रहे हैं।
- (ii) वर्ष दिसम्बर 2007 में बीपीसीएल-केआर द्वारा एसपीएम की शुरुआत किए जाने के बाद, सीओटी में प्रहस्तित मात्रा में काफी हद तक कमी आई है। बीपीसीएल-केआर की रिफाइनिंग क्षमता में 7.5 से 9.5 एमएमटी प्रतिवर्ष की वृद्धि के बावजूद इस समर्पित सुविधा की उपयोग क्षमता में कमी आई है।
- (iii) सीओपीटी और बीपीसीएल-केआर के बीच 11 जून, 2003 को हुए समझौता ज्ञापन के अनुसार, पत्तन को सीओटी में 9.14 मी. डुबाव बनाए रखने की जरूरत है। तथापि, मै0 इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) के साथ सांविदिक बाध्यता के हिस्से के रूप में, सीओपीटी को बर्थ क्यू 8-क्यू 9 में 12.5 मी0 डुबाव बनाए रखना है। चूंकि सीओटी क्यू 8 और क्यू 9 जैसे समान क्षेत्र में है, इसलिए सीओटी में 12.5 मी0 का डुबाव उपलब्ध था। इस प्रकार, बीपीसीएल-केआर और अन्य तेल पीएसयू ने न केवल बिना किसी अतिरिक्त लागत के गहरे डुबाव का आनंद उठाया है अपितु गहरे डुबाव वाले पोतों तथा वर्धित पार्सल आकारों को लाकर मालभाड़े की मितव्ययता के मान से लाभ भी उठाया है।

- (iv) आईजीटीपीएल में कंटेनर प्रहस्तन प्रचालन फरवरी 2011 में आईसीटीटी, वालारपादम में स्थानांतरित हो चुके हैं। इसलिए, क्यू 8 और क्यू 9 में 12.5 डुबाव बनाए रखने की बाध्यता खत्म हो चुकी है। पत्तन को सीओटी में केवल 9.14 मी. डुबाव बनाए रखने की जरूरत है और 12.5 मी. डुबाव बनाए रखने के लिए कोई औचित्य नहीं था जैसा किया गया था, विशेष रूप से सीओटी में कम होती मात्राओं के मद्देनजर।
- (v) अतः पत्तन ने डुबाव को कम करके 9.14 मी0 करने अथवा पीओएल उत्पादों पर घाटशुल्क के लागत विवरण की समीक्षा करने का निर्णय लिया है। चूंकि समग्र पोत संबंधित आय घाटा दर्शाती है, इसलिए अनुरक्षण निकर्षण की आनुपातिक लागत को पीओएल उत्पादों में प्रभाजित किया गया था। तथापि, अधिसूचना दिनांक 10 जून 2013 में इस प्राधिकरण द्वारा संशोधित किए गए अनुमानों में, पीओएल उत्पादों के लिए प्रभाजित निकर्षण लागतों पर इस प्राधिकरण द्वारा विचार नहीं किया गया था। इसके फलस्वरूप वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पीओएल प्रहस्तन गतिविधि में अधिशेष हुआ था।
- (vi) डुबाव को कम करने के लिए पत्तन की इच्छा के बारे में सूचित करने के लिए जून 2013 में तेल पीएसयू के साथ एक बैठक आयोजित की गई थी। तेल पीएसयू ने इच्छा व्यक्त की थी कि सीओटी में 12.5 मी0 डुबाव बनाए रखा जाना चाहिए और इस संबंध में देय अतिरिक्त प्रभार वहन करने के लिए सहमत थे, बशर्ते ऐसे प्रभार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए गए हों।
- 3.2. सीओपीटी द्वारा कही गई अन्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-
- (i) टीएएमपी दिशानिर्देश प्रासंगिक कार्यवाहियों में सुविचारित रिकॉर्डों के समक्ष प्रकट त्रुटियों की सीमा तक सीमित करने के लिए आदेशों की समीक्षा करने की अनुमति देते हैं, बशर्ते ऐसा आवेदन 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 3.3.1 द्वारा आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना के 30 दिनों के भीतर दाखिल किया गया हो।
- (ii) इस प्राधिकरण के समक्ष यह निवेदन सीओपीटी में असाधारण स्थिति की वजह से पीओएल प्रहस्तन गतिविधि के लिए आदेशों की समीक्षा करने के लिए है क्योंकि यह बिना कमन्सयूरेट आय के अनुरक्षण निकर्षण पर होने वाले व्यय की वजह से गतिविधि में गंभीर घाटा स्थिति के साथ संघर्ष कर रहा है।
- (iii) पिछले सात वर्षों के दौरान पत्तन का वित्तीय कार्यनिष्पादन नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(रु0 करोड़ों में)

विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
प्रचालन आय	212.08	219.94	208.40	232.07	276.08	307.10	311.61
प्रचालन व्यय	147.57	181.20	195.46	232.95	274.49	282.14	367.39
प्रचालन अधिशेष/घाटा	64.51	38.73	12.94	-0.88	1.59	24.96	-55.78
एफ एंड एम आय	21.28	27.62	21.38	19.23	35.69	35.10	134.43
एफ एंड एम व्यय	59.13	61.86	49.07	107.61	123.36	143.98	143.80
निवल अधिशेष/घाटा	26.66	4.49	-14.75	-89.26	-86.08	-83.91	-65.15
प्रचालन अनुपात (%)	70	82	94	100	99	92	118

- (iv) 31 मार्च 2013 को पत्तन का कुल नुकसान रु0 298.84 करोड़ है। वर्तमान में प्रतिमाह रु0 20 करोड़ के राजस्व अन्तर का सामना करता है और अपनी पेंशन न्यास निधि का उपयोग अप्रैल 2013 से आगे पेंशन के भुगतान के लिए किया जा रहा है। तब तक राजस्व अन्तर लगभग रु0 7 से रु0 8 करोड़ प्रति माह है।
- (v) कोचीन पत्तन अंतर्राष्ट्रीय शिपिंग चैनलों के निकट स्थित अपने भौगोलिक-रणनीतिक रूप से महत्वपूर्ण स्थान के लिए मशहूर है; यह इन चैनलों का निकटतम महापत्तन है। इन मार्गों से समीपता महत्वपूर्ण है क्योंकि इन मार्गों पर चलने वाले बड़े जलयान मार्ग से न्यूनतम विपथन की अपेक्षा करते हुए पत्तनों को छूने के लिए है।
- (vi) इसका भौगोलिक लाभ भारी अनुरक्षण निकर्षण के भौगोलिक-मोरफोलोजिकल के साथ आता है। 21 मिलियन घन मीटर के वार्षिक सिलटेशन भार पर, सीओपीटी को भारत में अधिकतम सिलटेशन भार के साथ पत्तन बनने के लिए ड्यूबियस डिस्टीक्शन अर्जित किया है। इस प्रकार, अनुरक्षण निकर्षण पत्तन पर प्रमुख समस्या रहा है।
- (vii) भारत में अधिकतर अन्य पत्तनों में मजबूत पहाड़ी बॉटम है, ताकि एक बार अधिक लागत से पूंजी निकर्षण पूरा हो जाए तो इसके साथ कार्य करने के लिए लगभग कोई सिलटेशन नहीं है, जो इम्पलाई करता है कि अनुरक्षण निकर्षण की आवश्यकता नहीं है। परन्तु, कोचीन पत्तन में कीचड़ वाला बॉटम है, जो सिलटेशन तथा अनुरक्षण निकर्षण से जुड़ा हुआ है।
- (viii) सीओपीटी में निकर्षण करार में मूल्य-निर्धारण की पद्धति 2000-01 से 'हटाए गए सिल्ट का प्रति घन मीटर' से 'सम्पूर्ण विनिर्दिष्ट अवधि में चैनल के डुबाव का अनुरक्षण' में परिवर्तित की गई है। जबकि यह गहराईयां उपलब्ध करवाने की ज्यादा प्रभावी कार्यपद्धति है, यह अधिक खर्चीली हो जाएगी क्योंकि इसके लिए ठेकेदार को वर्ष भर निकर्षण व्यवस्थित करना होगा जैसा अन्य पत्तनों में नहीं करना पड़ता है।

विवरण	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
निकर्षण क्षमता (एम घ. मी.)	12	12	15	15	22
अनुरक्षण निकर्षण लागत (रु0 करोड़ों में)	56.83	66.22	84.37	63.72	123.92
प्रचालन लागत (रु0 करोड़ों में)	195.46	232.95	274.49	282.14	367.39
प्रचालन लागत प्रतिशत	29%	28%	31%	23%	34%

- (ix) प्रचालन लागत के प्रतिशत रूप में अनुरक्षण निकर्षण व्यय कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के लिए केवल दूसरा है, जैसाकि 2010-11 के लिए आंकड़े नीचे दिखाए गए हैं:-

कोलकाता	कोचीन	मंगलूर	कांडला	पारादीप	मुरुगांव	विजाग	जेएनपीटी	एमबीपीटी	एन्नोर	चेन्नई	तूतीकोरिन
38	31	20	17	11	9	5	4	2	0	0	0

- (x) केओपीटी अनुरक्षण निकर्षण पर प्रतिवर्ष लगभग रु 400 करोड़ खर्च करता है जबकि सीओपीटी ने लगभग रु 105 करोड़ + सर्विस टैक्स प्रतिवर्ष के लिए ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया के साथ 3 वर्षों के लिए निकर्षण हेतु करार किया है। वर्ष 2012-13 में, कोचीन पत्तन ने अनुरक्षण निकर्षण पर रु 123.92 करोड़ खर्च किए हैं। सभी अन्य महापत्तनों ने अनुरक्षण निकर्षण पर रु 50-60 करोड़ प्रतिवर्ष से कम खर्च किए हैं।
- (xi) तथापि, केओपीटी तथा सीओपीटी में अनुरक्षण निकर्षण व्यय के संयवहार के बीच कारडिनल अन्तर है। केओपीटी के अनुरक्षण निकर्षण व्यय का लगभग 90 प्रतिशत भारत सरकार द्वारा निधिरित किया जाता है इसलिए इसे पत्तन उपयोक्ताओं से वसूल करने की आवश्यकता नहीं होगी जबकि सीओपीटी को अनुरक्षण निकर्षण के लिए कोई सब्सिडी नहीं मिली है और इसलिए इसे पत्तन उपयोक्ताओं से वसूली करनी होगी।
- (xii) अनुरक्षण निकर्षण पर व्यय पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) के माध्यम से पत्तनों द्वारा वसूल किया जाता है। इसलिए, सीओपीटी में वीआरसी अन्य प्रतिस्पर्धी पत्तनों से उच्चतर है।

12 घंटे विराम के लिए विभिन्न पत्तनों में 14,036 जीआरटी वाले पोत के लिए वीआरसी							
वीआरसी	अमेरिकी	कोचीन	चेन्नई	तूतीकोरिन	जेएनपीटी	मुन्ना	कोलम्बो
डॉलर में		17162	8066	8361	5468	8379	2803

- (xiii) पत्तन को प्रतिस्पर्धा बनाए रखने के लिए वीआरसी पर रियायतें देनी होंगी। उसमें सीमाएं हैं जिसमें वीआरसी अनुरक्षण निकर्षण व्यय के साथ आने लादा जा सकता है। इस प्रकार की टीएएमपी योजना में, पत्तन के राजस्व दबाव के निर्धारण के लिए पत्तन के राजस्व को वापिस जोड़ा जाता है। यह निवेदन किया गया है कि इस सीमा तक पत्तन का राजस्व दबाव समझा जा सकता है, क्योंकि यह वास्तव में वीआरसी राजस्व फोरगोन अथवा सेकरीफाइज्ड है।
- (xiv) दूसरी तरफ, सीओपीटी की तुलना में अन्य पत्तनों पर अधिक उच्चतर दरें अदा करने वाली तेल कम्पनियों के साथ पीओएल के लिए घाटशुल्क बढ़ाने की गुंजाइश है, जैसाकि निम्नलिखित तालिका से देखा जा सकता है:-

पत्तन	कोच्चि	न्यू मंगलूर	मुन्ना	पारादीप	कोलकाता	काकीनाडा	एन्नोर
घाटशुल्क (रु प्रति मी.ट.)	65	70	80	68	112.5	134	100

- (xv) सीओपीटी में पीओएल के लिए रु 65 प्रति मी.ट. का घाटशुल्क टीएएमपी के अस्तित्व में आने से पहले निर्धारित किया गया था और अब भी बिना बदलाव के जारी है। दर रु 160 प्रति मी.ट. होनी चाहिए भले ही इसे डब्ल्यूपीआई वृद्धियों के लिए समायोजित किया गया होता। भले ही यदि इसे 60 प्रतिशत की सीमित सीमा तक डब्ल्यूपीआई वृद्धियों से सूचकांकित किया गया होता जैसा 2008 दिशानिर्देशों में परिकल्पित किया गया है, यह आज रु 96 प्रति मी.ट. होना चाहिए था। परन्तु टीएएमपी लागत-निर्धारण तरीके के अधीन, घाटशुल्क वर्ष 1996 से रु 65 प्रति मी.ट. पर निर्धारित बना हुआ है क्योंकि यह गतिविधि अधिशेष में है।

टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार 2012-13 में सीओटी, एनटीबी तथा एसटीबी आय

व्यय	आय	व्यय	अधिशेष/घाटा
पत्तन देयताएं	3.07	30.35	-27.28
पाइलटेंज	11.19	34.99	-23.80
बर्थ किराया	4.31	29.66	-25.35
कुल (क)	18.57	95.00	-76.43
घाटशुल्क (ख)	22.00	6.87	15.13
कुल आय (क) + (ख)	40.57	101.86	-61.29

- (xvi) चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत परंपरागत दृष्टिकोण घाटशुल्क में वृद्धि की अनुमति नहीं देगा, इसलिए सीओपीटी ने मौजूदा प्रशुल्क चक्र के लिए सामान्य प्रशुल्क संशोधन के हिस्से के रूप में निवेदन किया था कि प्रशुल्कों में वृद्धि किए जाने की जरूरत नहीं है। तथापि, प्राधिकरण से अनुरोध किया गया है कि हमारी वित्तीय स्थिति पर विचार करते हुए पीओएल घाटशुल्क में वृद्धि किए जाने पर विचार किया जाए।
- (xvii) टीएएमपी दिशानिर्देश, 2005 में कुछ ऐसा नहीं है जो केवल वीआरसी से वसूल किए जाने वाले अनुरक्षण निकर्षण व्यय की अपेक्षा करे। यह टीएएमपी द्वारा परिचालित लागत प्रपत्र है जो दर्शाता है कि अनुरक्षण निकर्षण व्यय वीआरसी में ही लादा जाएगा घाटशुल्क में नहीं।
- (xviii) इसकी पेक्यूलर परिस्थितियों में दिया गया है कि पत्तन ने एसओआर पर प्राधिकरण को अपने सभी निवेदनों में वीआरसी की बजाय घाटशुल्क में अनुरक्षण निकर्षण व्यय लादने की कोशिश की थी। तथापि, प्राधिकरण ने इसे हर बार खारिज करने के लिए उपयुक्त पाया था। (इस संबंध में, सीओपीटी ने अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण द्वारा पारित किए गए 2007, 2010 और 2013 के प्रशुल्क आदेश के प्रासंगिक सार पुनः प्रस्तुत किए हैं।)

- (xix) टैक्स दरें और विनियमित प्रशुल्क निर्धारित करने में प्रभाव और घटना के बीच टिप्पणी देखना महत्वपूर्ण है।
- (xx) यह दिया गया है कि वीआरसी की आखिरकार घटना और तेल शिपमेंट के लिए घाटशुल्क के साथ-साथ पत्तन तेल कम्पनियों पर है, वीआरसी के माध्यम से अनुरक्षण निकर्षण व्यय का बोझ भी ज्यादा नहीं डाला जाना चाहिए। वास्तव में, वीआरसी के रूप में पत्तन के डिटरमेंट के लिए केवल वीआरसी कृत्यों में ही अनुरक्षण निकर्षण व्यय लादने के लिए दबाव पहले से ही गैर-प्रतिस्पर्धात्मक हैं जबकि घाटशुल्क में वृद्धि किए जाने की गुंजाइश अभी भी है। यह नोट किया जाए कि सामान्य मानक से विपथन न्यू मंगलूर पत्तन न्यास के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही किया जा चुका है।
- (xxi) दिसम्बर 2007 में बीपीसीएल द्वारा सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) के संस्थापन का सीओपीटी की वित्तीय स्थितियों पर निर्णायक प्रभाव पड़ेगा। एसपीएम पर घाटशुल्क रु० 25 प्रति मी.ट. है जबकि वह आंतरिक बर्थों (सीओटी, एनटीबी तथा एसटीबी) में रु० 65 प्रति मी.ट. है। एसपीएम ने सभी कच्चे तेल को वहां पर विपथित किया है। पत्तन के तेल राजस्वों ने दोबारा रु० 90.95 करोड़ के 2006-07 के स्तर को पार करने में 4 सालों का समय लिया था, और यह केवल 2011-12 में था कि तेल राजस्व रु० 103.75 करोड़ ने 2006-07 के स्तर को पार किया है। हालांकि कच्चा तेल और पीओएल उत्पाद पत्तन के यातायात के 70 प्रतिशत हैं, पत्तन के राजस्वों का केवल एक-तिहाई ही पहले के 43 प्रतिशत के विपरीत इस व्यवसाय से अब सृजित किए गए हैं, जैसाकि नीचे दिए गए आंकड़ों से देखा जा सकता है:-

कोचीन पत्तन न्यास का तेल राजस्व

	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
सीओटी	65.68	58.39	19.21	26.07	24.9	31.39	23.5
एनटीबी	17.67	12.37	10.89	12.68	16.48	14.37	13.58
एसटीबी	7.6	7.04	1.44	2.77	2.6	5.85	3.47
एसपीएम	0	5.95	40.18	19.39	46.22	52.34	63.26
कुल	90.95	83.75	71.72	60.91	90.20	103.75	103.81
प्रचालन आय	212.08	220.09	208.4	232.07	276.08	307.75	311.61
हिस्सेदारी %	43%	38%	34%	26%	33%	34%	33%

- (xxii) जब कच्चा तेल थ्रुपुट सीओटी से एसपीएम तक निर्वासित किया गया था, सीओटी में क्षमता उपयोग 26 प्रतिशत पर पहुंच गया था, राजस्वों से सकलतः अधिक टर्मिनल पर व्यय के साथ जब निकर्षण पर विचार किया जाता है। परन्तु, बीपीसीएल, जो अब भी सीओटी में थ्रुपुट का 87 प्रतिशत है, अभी भी सीओटी पर 12.5 मी० डुबाव चाहता है। इसलिए, वह आधार जिसपर प्राधिकरण ने 2007 के दरमान में घाटशुल्क में लदाई अनुरक्षण निकर्षण व्यय की अनुमति दी थी, वर्तमान प्रशुल्क चक्र के लिए आज भी वैध रहेंगे।

सीओपीटी में एसपीएम से पहले और बाद में सीओटी में तेल थ्रुपुट

वर्ष	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
थ्रुपुट एमएमटी में	7.52	6.57	2.2	2.2	2.22	2.7	1.93
क्षमता उपयोग	100%	87%	29%	29%	30%	36%	26%
सीओटी से आय (रु० करोड़ों में)	65.68	58.39	19.21	26.07	24.9	31.39	23.5

- (xxiii) सीओपीटी एसपीएम की शुरुआत के बाद से भी सीओटी में 12.5 मी० डुबाव बनाए हुए है क्योंकि पत्तन कंटेनर टर्मिनल प्रचालक, डीपी वर्ल्ड, के साथ हुई लाइसेंस करार के माध्यम से सांविदिक रूप से बाध्यकारी था कि कंटेनर बर्थों क्यू 8 और क्यू 9 में 12.5 मी० डुबाव बनाए रखा जाए जो सीओटी की तरह के समान क्षेत्र में थे।
- (xxiv) सीओटी में 12.5 मी० डुबाव का तेल कम्पनियों विशेषतः बीपीसीएल द्वारा लाभदायक रूप से उपयोग किया गया है। वर्ष 2012-13 में टैंकर बर्थों (सीओटी, एनटीबी तथा एसटीबी) में 3.39 एमएमटी पीओएल के संयुक्त थ्रुपुट में से, 1.31 एमएमटी 9.14 मी० से अधिक डुबाव के साथ पोतों में लिया गया था। वर्ष 2011-12 में तदनुरूपी आंकड़ा 4.32 एमएमटी में से 2.59 एमएमटी था। मालभाड़ा लाभ के लेखा पर तेल कम्पनियों को लाभ, 3 डॉलर प्रति मी.ट. मालभाड़ा लाभ का अनुमान लगाते हुए, वर्ष 2012-13 में रु० 19.65 करोड़ (1.31*3*50/डॉलर) और वर्ष 2011-12 में रु० 38.85 करोड़ (2.59*3*50/डॉलर) होना चाहिए था। कि तेल कम्पनियां, विशेषतः बीपीसीएल, सीओटी में 12.5 मी० के डुबाव की अपेक्षा करती हैं, उपर्युक्त से प्रमाणित होता है। बीपीसीएल सीओपीटी से अनुरोध करता रहा है कि सीओटी में 12.5 मी० के डुबाव को बनाए रखा जाए। सीओपीटी ऐसा करने के लिए सहमत है बशर्ते तेल कम्पनियां गहरे डुबाव के लिए अतिरिक्त घाटशुल्क अदा करें।
- (xxv) यह निवेदन किया गया है कि सीओपीटी ने सीओटी के उच्चतर डुबाव के ऐसे प्रावधान पर कोई लागत प्रभावित नहीं की थी, यहां तक कि बीपीसीएल और अन्य तेल कम्पनियों ने बड़े पार्सल आकार वाले पोत लाने के लिए और 2011 तक परिणामी मान मितव्ययिताएं अर्जित की हैं। क्यू 8 - क्यू 9 बर्थ पर 12.5 मी० डुबाव बनाए रखने के लिए सीओपीटी की बाध्यता समाप्त हो गई जब कंटेनर टर्मिनल प्रचालन फरवरी, 2011 में आईसीटीटी, वालारपादम में स्थानांतरित कर दिए गए। सीओटी में उच्चतर डुबाव बनाए रखने पर कोई व्यय अब सीओटी में पीओएल प्रचालकों पर पूरी तरह से आरोप्य होते हैं।
- (xxvi) यह देखा जाए कि सीओपीटी का मौजूदा मूव विचार के बाद कुछ नहीं है। क्यू 8 - क्यू 9 बर्थों पर आरजीसीटी से वालारपादम पर आईसीटीटी तक चल रहे कंटेनर प्रचालनों के 3 सप्ताह के भीतर, सीओपीटी ने 12.5 मी. पर सीओटी में डुबाव बनाए रखने के लिए अपेक्षित 2011-12 के लिए अनुरक्षण निकर्षण व्यय के लिए रु० 15 करोड़ अदा करने के लिए बीपीसीएल को कहा है; उस समय कोई जवाब नहीं था।
- (xxvii) वर्ष 2012-13 में, पत्तन ने सीओटी में 12.5 मी. डुबाव बनाए रखने के लिए निकर्षण अनुरक्षण पर कुल रु० 123.92 करोड़ में से रु० 46.33 करोड़ खर्च किए थे। जब अनुरक्षण निकर्षण लागत में सुविचारित किया जाता है तो यह स्पष्ट है कि पत्तन सीओटी में अपने प्रचालनों पर नुकसान कर रहा है।

- (xxviii) सीओटी में थ्रुपुट का 87 प्रतिशत बीपीसीएल पर आरोप्य है, परन्तु वे भी वहां पर न्यूनतम थ्रुपुट की गारंटी देने की जिम्मेदारी नहीं लेना चाहते हैं। तथापि, इस तथ्य से बीपीसीएल द्वारा जानकारी प्रतीत होती है कि सीओटी का उपयोग 2006-07 के स्तरों से 26 प्रतिशत गिरा है, और कि टर्मिनल के लिए राजस्व अन्तर है जिसे पूरा किए जाने की आवश्यकता है।
- (xxix) परन्तु बीपीसीएल भी पत्तन से यह चाहता है कि वह सीओटी को प्रति-सहायिकी के लिए एसपीएम प्रचालनों में किसी अधिशेष का उपयोग करे। सीओपीटी के साथ एमओयू में शर्त के लिए बीपीसीएल बिन्दु जिसमें यह दिया गया है कि एक बार एसपीएम पर थ्रुपुट 9 एमएमटी पर पहुंच जाता है तो रु 25 प्रति मी.ट. के घाटशुल्क में अधोमुखी संशोधन के लिए बातचीत करनी होगी। एसपीएम पर 9 एमएमटी थ्रुपुट बिन्दु 2012-13 में पहली बार भंग हुआ था। (वर्ष 2007-08 से 2014-15 के लिए सीओपीटी की वित्तीय स्थिति के संदर्भ में, सीओपीटी ने अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव के 2007, 2010 और 2013 के प्रशुल्क आदेशों के प्रासंगिक पृष्ठों के सार भेजे हैं।)
- (xxx) मामलों को कम्पाउंड करने के लिए, संशोधित यातायात पूर्वानुमान और परिणामी आय अनुमान 2013 में दरमान के लिए सामान्य संशोधन आदेश में विश्वास किए गए हैं जो सकल अति-अनुमानों हो जाएंगे। अवास्तविक रूप से उच्च यातायात अनुमानों से प्रशुल्क कम होगा और लागतों की कम वसूली से आखिरकार वित्तीय अस्थिरता होगी; इसलिए माननीय प्राधिकरण से यह अनुरोध किया गया है कि वास्तविक यातायात डाटा के आधार पर प्रशुल्कों पर पुनः कार्य किया जाए। पत्तन ने पीओएल के यातायात पूर्वानुमान के संबंध में निम्नलिखित निवेदन किए हैं:-
- (क) पत्तन ने शुरू में (जून 2012 में) वर्ष 2012-13, 2013-14 और 2014-15 के लिए 14 एमएमटी के कच्चे तेल तथा थ्रुपुट का अनुमान लगाया था जिसमें से 9.5 एमएमटी एसपीएम पर प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित किया गया था और 4.5 एमएमटी बर्थों पर।
- (ख) चूंकि एसपीएम तथा गोदियों में थ्रुपुट का अनुपात क्रमशः 68 प्रतिशत और 32 प्रतिशत परिगणित हुआ है, इसलिए आय के अनुमानन के प्रयोजन के लिए एसपीएम तथा बर्थों पर अनुमानित पीओएल यातायात की हिस्सेदारी निर्धारित करने के लिए वर्ष 2012-13 से 2014-15 हेतु क्रमशः 14.40, 16.00 तथा 17.23 एमएमटी पर कोचीन पत्तन द्वारा (अगस्त 2012 में) प्रेषित संशोधित पीओएल यातायात अनुमानों पर टीएएमपी द्वारा यह अनुपात लागू किया गया था। तदनुसार, आय अनुमान निर्धारित करने के लिए प्राधिकरण द्वारा सुविचारित संशोधित यातायात अनुमान निम्नवत् हैं:-

वर्ष	यातायात अनुमान (एमएमटी में)			आय अनुमान (लाखों में)		
	एसपीएम (68%)	अन्य बर्थ (32%)	कुल यातायात अनुमान	एसपीएम	अन्य बर्थ	कुल
2012-13	9.79	4.61	14.40	2448.00	2995.20	5443.20
2013-14	10.88	5.12	16.00	2720.00	3328.00	6048.00
2014-15	11.72	5.51	17.23	2929.10	3583.84	6512.94

- (xxxi) (क) वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए क्रमशः 4.61, 5.12 तथा 5.51 एमएमटी पर बर्थों पर थ्रुपुट में परिणामी अनुपात का अंगीकरण। उपर्युक्त वर्षों के लिए एसपीएम पर तदनुकूपी यातायात क्रमशः 9.79, 10.88 तथा 11.72 एमएमटी हो गया था। यह निवेदन किया गया है कि एसपीएम पर कच्चा तेल आयात किसी महत्वपूर्ण तरीके से 9.5 एमएमटीपीए की मौजूदा रिफाइनिंग क्षमता को पार नहीं कर सकता जबतक कि बीपीसीएल की कोच्चि रिफाइनरी 2016-17 में संभावित अपनी रिफाइनिंग क्षमता का विस्तार नहीं करता है। यह मामला बर्थों पर पीओएल प्रहस्तन के लिए के भी भिन्न नहीं है, चूंकि पीओएल अधिक या कम केपटिव है, तेल कम्पनियों विशेषतः बीपीसीएल द्वारा पूर्णतः नियंत्रित।
- (ख) तथापि, कोचीन पत्तन न्यास द्वारा संशोधित यातायात पूर्वानुमानों के पीछे कारण मल्टी-यूजर लिक्विड टर्मिनल (एमयूएलटी) और एलपीजी टर्मिनल जैसी कुछ परियोजनाएं शुरू होने की उम्मीद थी, दोनों पूरे नहीं हुए थे जैसा पंचवर्षीय योजना में अनुमान लगाया गया था। वास्तव में, एमयूएलटी तथा एलपीजी टर्मिनल आईओसीएल के लिए नामांकन के अधीन पीपीपी परियोजना के माध्यम से अब संयुक्त किए जा रहे हैं, और मौजूदा प्रशुल्क चक्र की समाप्ति पर ही शुरू होने की उम्मीद है।
- (ग) वास्तव में, 2012-13 में कोचीन पत्तन में पीओएल का प्राप्त किया गया थ्रुपुट केवल 13.90 एमएमटी रहा है जिसमें से एसपीएम 10.06 एमएमटी लेखांकित किया गया है। मौजूदा वर्ष 2013-14 (अप्रैल-जुलाई) के लिए, पीओएल थ्रुपुट 4.92 एमएमटी है जिसमें से एसपीएम हिस्सेदारी 3.45 एमएमटी है। एसपीएम तथा बर्थों पर संयुक्त आय अनुमान इस प्रकार वर्ष 2012-13, 2013-14 तथा 2014-15 के लिए क्रमशः रु 54.43, 60.48 और 65.13 करोड़ हो गया है जबकि इसके विपरीत सभी उपर्युक्त वर्षों के लिए प्रारंभिक अनुमान रु 53 करोड़ प्रतिवर्ष था। यह निवेदन किया गया है कि 2012-13 के लिए पीओएल घाटशुल्क आय एसपीएम तथा गोदियों दोनों पर विचार करते हुए केवल रु 48.01 करोड़ हो जाएगा।
- (xxxii) एसपीएम तथा अन्य बर्थों पर अपने प्रारंभिक सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा अनुमानित पीओएल कार्गो का अनुपात 68 प्रतिशत और 32 प्रतिशत के अनुपात में था। टीएएमपी ने अगस्त 2012 में पत्तन द्वारा प्रेषित पीओएल के संशोधित कार्गो अनुमानों पर यही अनुपात लागू किया था और एसपीएम तथा अन्य बर्थों में कार्गो अनुमान पर बांटा था।
- (xxxiii) यह निवेदन किया गया है कि उपर्युक्त दृष्टिकोण का आवश्यक हिस्सा पत्तनों को उनकी सेवाओं के लिए दर 'यातायात क्या वहन कर सकता है' के लिए अनुमति देना होगा। सर्वोच्च लेटिट्यूड का विस्तार करते हुए ही सीओपीटी जैसा पत्तन अपनी मौजूदा स्थिति में, भारी अनुरक्षण निकर्षण व्यय द्वारा कम आंका जाएगा और भारत सरकार से किसी सहायिकी अथवा बजटीय समर्थन के लाभ बिना वित्तीय व्यवहार्यता का कुछ सेमबलेंस पाना संभव होगा।
- (xxxiv) जब सीओपीटी में अनुरक्षण निकर्षण व्यय की वसूली के ब्रंट को वहन करने के लेखा पर बिल्कुल अधिक वीआरसी पहले से है और कि वीआरसी में और वृद्धियां अनुरक्षण निकर्षण व्यय में वृद्धि करने की वसूली के लिए साध्य नहीं हैं, हमने भी यह दर्शाया है कि यातायात पीओएल के लिए उच्चतर घाटशुल्क वहन करने के लिए इच्छुक है, प्राधिकरण को इसके लिए अवार्ड जारी करना चाहिए क्योंकि पत्तन जैसे एन्नोर तथा काकीनाडा 1996 में सीओपीटी के मामले में निर्धारित किए गए रु 65 प्रति एमटी की तुलना में क्रमशः रु 100 प्रति मी.ट. तथा रु 134 प्रति मी.ट. वसूल किया जा रहा है।

- (xxxv) प्राधिकरण से अनुरोध किया गया है कि सीओटी में 12.5 मी0 डुबाव के लिए जरूरी अनुरक्षण निकर्षण व्यय का पूरी तरह से बोझ डालते हुए पीओएल के लिए घाटशुल्क पर विचार करे जैसा बीपीसीएल ने इच्छा व्यक्त की थी। न्यू मंगलूर पत्तन के मामले में माननीय प्राधिकरण द्वारा ऐसे दृष्टिकोण को लिया गया है, जैसा इसने 2007 के आदेश में पाया था।
- (xxxvi) जबकि यह स्पष्ट है कि प्रभार लागत जमा प्रतिलाभ दृष्टिकोण पर निर्धारित किए गए हैं जैसा 2005 दिशानिर्देशों में अपेक्षा की गई है, वर्धित डुबाव अर्थात् एसटीबी तथा एनटीबी जो 9.14 मी0 डुबाव पर प्रचालन जारी रखे हुए हैं, के माध्यम से महत्वपूर्ण ढंग से वर्धित सुविधाएं प्राप्त नहीं करने वाले कार्गो के लिए एकसमान प्रशुल्क पहली बार में सही नहीं दिखाई देगा। परन्तु सभी आंतरिक टैंकर बर्थों पर पीओएल के लिए एकसमान घाटशुल्क की अनुशंसा की गई है क्योंकि तेल कम्पनियां लगातार कम डुबाव वाले टर्मिनल पर लदाई के लिए पोत लेती रहती है और उच्चतर डुबाव सीओटी पर टॉप अप करती हैं। सीओपीटी के पीओएल थ्रुपुट में इसकी कोच्वि रिफाइनरी के लेखा पर बीपीसीएल का प्रिडोमिनंस, जो टैंकर बर्थों के माध्यम से रिफाइन किए गए उत्पादों के संचलन के लिए व्यवस्थाओं तथा एसपीएम के माध्यम से कच्चे तेल का आयात करता है, सभी आंतरिक टैंकर बर्थों पर पीओएल के लिए एकसमान घाटशुल्क प्रस्तावित करने के लिए दूसरा कारण है।
- (xxxvii) सीओपीटी ने 18-2-2011, वह तारीख जब से कंटेनर प्रहस्तन गतिविधियां विलिंग्डन आइलैंड से वालारपादम में निर्वासित हुई थी, से घाटशुल्क की इस दर के पूर्वव्यापी निर्धारण के लिए भी प्रार्थना की है, इस प्रकार उस क्षेत्र में 12.5 मी. पर डुबाव बनाए रखने के लिए पत्तन की जरूरत समाप्त हो रही है। ऐसा करते हुए, प्राधिकरण को यह याद दिलाया जाता है कि बीपीसीएल रु0 65 प्रति मी.ट. घाटशुल्क जो सीओटी में 9.14 मी0 डुबाव बनाए रखने के सीओपीटी पर अधिरोपित बाध्यता से अधिक एक भी रुपया अदा किए बिना 2006 से 2011 तक 12.5 मी0 डुबाव का निःशुल्क लाभ उठाता रहेगा।
- (xxxviii) सीओपीटी इस मामले में बीपीसीएल की संवेदनशीलताओं से परिचित है, कि एसपीएम पर पत्तन द्वारा किए गए कोई अधिशेष सीओटी पर गहरे डुबाव के अनुरक्षण की प्रति-सहायिकी के लिए अवश्य इस्तेमाल किए जाने चाहिए। इसलिए, एसपीएम पर अधिशेषों के लिए उपलब्ध करवाने के बाद कच्चे तेल तथा पीओएल प्रचालन में केवल निवल राजस्व अन्तर को सीओटी के लिए आवश्यक अतिरिक्त घाटशुल्क की गणना में लिया गया है।
- (xxxix) गणनाएं दर्शाती हैं कि सीओटी में गहरे डुबाव के लिए अनुरक्षण निकर्षण व्यय के लिए 2011-12 में रु0 15 करोड़ के भुगतान के लिए पत्तन के अनुरोध के बावजूद, सीओपीटी उस वर्ष के लिए अतिरिक्त घाटशुल्क के लिए हकदार नहीं है जब एसपीएम से अधिशेष पर विचार किया गया है। तथापि, सीओपीटी द्वारा उस वर्ष के लिए अधिशेष राजस्व की कोई वापसी अथवा समायोजन की मांग नहीं की गई है क्योंकि एसपीएम पर 9 एमएमटी का थ्रुपुट जो रु0 25 प्रति मी.ट. का घाटशुल्क विनिर्दिष्ट करता है, उस वर्ष में भंग नहीं किया गया था।
- (xL) उपर्युक्त निवेदन के आधार पर, इसने 18 फरवरी 2011 अर्थात् एसपीएम से घाटशुल्क के समायोजन के बाद वर्ष 2012-13 के लिए रु0 45.90 पीएमटी, 2013-14 के लिए रु0 52.60 पीएमटी और 2014-15 के लिए रु0 84.78 पीएमटी के वालारपादम में विलिंग्डन आइलैंड से निर्वासित कंटेनर प्रहस्तन गतिविधियों की तारीख से पूर्वव्यापी प्रभाव से पीओएल पर अतिरिक्त घाटशुल्क अनुमोदित करने का अनुरोध किया है। इस प्रकार, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए अनुमोदन हेतु अनुरोध किया गया कुल घाटशुल्क क्रमशः रु0 110.90 पीएमटी, रु0 117.60 पीएमटी और रु0 149.78 पीएमटी है। पीओएल प्रहस्तन के लिए सीओपीटी द्वारा प्रेषित लागत विवरण का सार नीचे दिया गया है:-

(रु0 लाखों में)

विवरण	वास्तविक		अनुमान	
	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
लागत	3979.09	5811.74	6224.49	7117.32
आरओसीई	222.51	319.41	266.34	500.02
कुल लागत	4201.60	6131.156	6490.83	7617.34
दर प्रति टन रु0 में	97.26	180.86	185.45	217.64
घटाया: मौजूदा घाटशुल्क रु0 में	65.00	65.00	65.00	65.00
अतिरिक्त घाटशुल्क	32.26	115.86	120.45	152.64
निवल अधिशेष/घाटा	-1399.60	-3931.15	-4215.83	-5342.34
एसपीएम-घाटशुल्क	2229.10	2375.00	2375.00	2375.00
एसपीएम घाटशुल्क पर विचार करने के बाद निवल राजस्व अन्तर	829.50	-1556.15	-1840.83	-2967.34
अतिरिक्त घाटशुल्क (रु0 प्रति टन)	-19.20	45.90	52.60	84.78

- (xLi) घाटशुल्क के पूर्वव्यापी निर्धारण से तेल कम्पनियों से वसूली में कोई भ्रम अथवा इनसरमाउटेबल मुश्किलें नहीं होंगी, क्योंकि आंतरिक टैंकर बर्थ उस सीमा तक तेल कम्पनियों द्वारा लगभग पूर्ण रूप से पैटर्नसाइज किए गए हैं, पत्तन के लिए एमजीटी के लाभ के बिना एलबिट।
- (xLii) सीओपीटी ने इस प्राधिकरण से उपर्युक्त आदेश शीघ्र जारी करने की प्रार्थना की है, ताकि पत्तन तेल कम्पनियों को वह डुबाव उपलब्ध करवा सकें जो वे टर्मिनल में अपेक्षा करें, बिना कोई नुकसान उठाए, और राष्ट्रीय हित एक-दूसरे में उत्तम लाने के लिए पत्तन और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों द्वारा सबसरव किया गया हो।
- (xLiii) (क) पीओएल के लिए रु0 65 पीएमटी के मौजूदा घाटशुल्क में वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है जोकि निम्नवत् है:-

वर्ष	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
पीओएल प्रहस्तन गतिविधि के लिए प्रस्तावित संशोधित घाटशुल्क (प्रति मी.ट.)	45.80 (प्रस्तावित कटौती)	110.90	117.60	149.78

(ख) सीओपीटी ने 18 फरवरी 2011 अर्थात् वह तारीख जब कंटेनर प्रहस्तन गतिविधियां वालारपादम में निर्वासित की गई थीं से पूर्वव्यापी प्रभाव से वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

4. प्रस्ताव को स्वीकार करते समय, सीओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 4 सितम्बर 2013 द्वारा अनुरोध किया गया था कि 13 सितम्बर 2013 से पहले कुछ बिन्दुओं पर सूचना भेजे, जो प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा पर देखी गई थी। सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 9 सितम्बर 2013 द्वारा अपना जवाब भेजा था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना और उसपर सीओपीटी द्वारा प्रेषित जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	सीओपीटी द्वारा प्रेषित जवाब																				
(i)	<p>पिछले आदेश में पीओएल गतिविधि के लिए सीओपीटी द्वारा अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत वर्ष 2012-13 में ₹0 1570.96 लाख, वर्ष 2013-14 में ₹0 1629.46 लाख और 2014-15 में ₹0 1722.24 लाख थी। इसके विपरीत कि सीओपीटी ने अब मौजूदा प्रस्ताव में 2012-13 में ₹0 4633.00 लाख, 2013-14 में ₹0 4937.00 लाख और वर्ष 2014-15 में ₹0 5633.00 लाख की अनुरक्षण निकर्षण लागत का अनुमान लगाया है। पीओएल के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत के अनुमानन में संशोधन के कारण/आधार अनुमानन के वर्धित स्तर के लिए औचित्य के साथ भेजें।</p>	<p>जैसाकि प्रस्ताव में उल्लेख किया गया है, पत्तन ने अनुरक्षण निकर्षण पर भारी व्यय किया है जब अन्य महापत्तनों से तुलना की जाती है। पत्तन भारत सरकार से निधि प्राप्त नहीं कर रहा है। इसलिए, यह राशि पत्तन द्वारा प्रशुल्क के माध्यम से वसूल की जानी है।</p> <p>तेल पीएसयू सीओटी में 12.5 मीटर डुबाव को बनाए रखने पर जोर दे रहे हैं ताकि वे बड़े पोत ला सकें और परिवहन में मान की मितव्ययता प्राप्त करने के लिए बड़े पार्सल ला सकें।</p> <p>जब पत्तन ने 2011 में पिछले सामान्य प्रशुल्क संशोधन के लए प्रस्ताव जमा किया था तो पत्तन ने सीओटी में 12.5 मीटर डुबाव बनाए रखने के लिए निकर्षण लागत के हिस्से के रूप में वर्ष 2012-13, 2013-14 और 2014-15 के लिए क्रमशः ₹0 1570.96 लाख, ₹0 1629.46 लाख और ₹0 1722.24 लाख आबंटित किए थे। तथापि, यह लागत 2 मिलियन घन मीटर की मात्रा प्राप्त करने के लिए ही ली गई थी जो ड्यूफेरिन प्वाइंट से सीओटी तक चैनल के लिए थी।</p> <p>उसके बाद, आंतरिक चर्चाओं में यह बताया गया था कि सीओटी में 12.5 मीटर डुबाव सुनिश्चित करने के लिए अनुरक्षण निकर्षण व्यय प्रभाजित करने की सही पद्धति सीओटी तक आंतरिक चैनल के माध्यम से बाह्य पहुंच चैनल से हटाए जाने वाले सिल्ट की संवर्धनात्मक मात्रा पर विचार करने के लिए होगा, और यह देखा गया है कि इस संबंध में अतिरिक्त रूप से हटाए गए सिल्ट की मात्रा 6.9 मिलियन घन मी. (बाह्य तथा आंतरिक चैनलों के लिए 3.8 मिलियन घन मीटर और 3.1 मिलियन घन मीटर) हो जाता है। ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड के साथ मौजूदा करार में शर्तों के आधार पर, आरोप्य लागत 2012-13 के लिए ₹0 46.33 करोड़, 2013-14 के लिए ₹0 49.37 करोड़ और इसी तरह 2014-15 के लिए ₹0 56.33 करोड़ परिगणित किया गया है।</p>																				
(ii)	<p>सीओपीटी के मौजूदा प्रस्ताव का इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/49/2011-सीओपीटी दिनांक 1 अप्रैल 2013 द्वारा अनुमोदित पिछले प्रशुल्क संशोधन में सुविचारित कार्गो संबंधित गतिविधियों और पोत संबंधित गतिविधियों के लागत विवरणों एवं पत्तन की समग्र लागत स्थिति पर भी प्रभाव पड़ेगा। सीओपीटी ने केवल पीओएल गतिविधि के लिए लागत विवरण भेजा है। इसलिए, सीओपीटी से अनुरोध है कि वर्ष 2012-13, 2013-14 और 2014-15 के लिए निर्धारित प्रारूपों में समग्र पत्तन के लिए समेकित लागत विवरण के साथ कार्गो संबंधित तथा पोत संबंधित गतिविधि-वार लागत विवरण भेजे।</p>	<p>पत्तन ने पुनर्गणना की है और 2012-13 से 2013-14 अवधि के लिए समेकित लागत विवरण और कार्गो, पोत संबंधित, संपदा गतिविधि हेतु गतिविधि-वार लागत विवरण भेजे हैं। पत्तन ने कार्गो तथा पोत संबंधित गतिविधियों के अधीन उप-गतिविधि-वार लागत विवरण भी भेजे हैं।</p>																				
(iii)	<p>कृपया विस्तृत गणनाओं के साथ घाटशुल्क प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि की वजह से संभावित वर्षवार प्रोद्भूत अतिरिक्त राजस्व भेजें।</p>	<p>घाटशुल्क प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि की वजह से पत्तन को संभावित प्रोद्भूत अनुमानित अतिरिक्त राजस्व निम्नवत् भेजा गया है:-</p> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>विवरण</th><th>2012-13 (वास्तविक)</th><th>2013-14 (पूर्वानुमान)</th><th>2014-15 (पूर्वानुमान)</th></tr><tr><td>1.</td><td>पीओएल कार्गो यातायात (मिलियन मी.ट.)</td><td>3.39</td><td>3.50</td><td>3.50</td></tr><tr><td>2.</td><td>अतिरिक्त घाटशुल्क दर (₹0 प्रति टन)</td><td>45.90</td><td>52.60</td><td>84.78</td></tr><tr><td>3.</td><td>घाटशुल्क से अतिरिक्त राजस्व (₹0 करोड़ों में)</td><td>15.56</td><td>18.41</td><td>29.67</td></tr></table>	क्र. सं.	विवरण	2012-13 (वास्तविक)	2013-14 (पूर्वानुमान)	2014-15 (पूर्वानुमान)	1.	पीओएल कार्गो यातायात (मिलियन मी.ट.)	3.39	3.50	3.50	2.	अतिरिक्त घाटशुल्क दर (₹0 प्रति टन)	45.90	52.60	84.78	3.	घाटशुल्क से अतिरिक्त राजस्व (₹0 करोड़ों में)	15.56	18.41	29.67
क्र. सं.	विवरण	2012-13 (वास्तविक)	2013-14 (पूर्वानुमान)	2014-15 (पूर्वानुमान)																		
1.	पीओएल कार्गो यातायात (मिलियन मी.ट.)	3.39	3.50	3.50																		
2.	अतिरिक्त घाटशुल्क दर (₹0 प्रति टन)	45.90	52.60	84.78																		
3.	घाटशुल्क से अतिरिक्त राजस्व (₹0 करोड़ों में)	15.56	18.41	29.67																		

सीओपीटी ने विस्तृत लागत विवरण भेजा है। यह नोट किया जाए कि प्रस्तावित अतिरिक्त घाटशुल्क एसपीएम पर घाटशुल्क राजस्व पर विचार करने के बाद निर्धारित किया गया है।

यह नोट किया जाए कि 2013-14 और 2014-15 के लिए यातायात पूर्वानुमान संकेतात्मक हैं और हाल ही के वर्षों में पत्तन में प्रहस्तित पीओएल की मात्रा में उतार-चढ़ाव देखे गए हैं जैसाकि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:-

(मिलियन मीट्रिक टनों में)				
2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
3.40	3.84	3.67	4.32	3.39

तेल पीएसयू टैंकर बर्थों के माध्यम से पत्तन को किसी सुनिश्चित मात्रा का वादा नहीं कर रहे हैं। इसलिए, अतिरिक्त घाटशुल्क दर के माध्यम से अनुमानित संवर्धनात्मक राजस्व उपयोक्ताओं द्वारा लाए गए पीओएल के मात्रा में आगे खारिज की स्थिति में अर्जित नहीं किया जा सकता। इस तथ्य पर विचार करते हुए, टीएमपी तेल पीएसयू को उपयुक्त निदेश जारी करे कि पीओएल उत्पादों के सापेक्ष पूर्वानुमानों के प्रहस्तन में कमी, यदि कोई हो, की स्थिति में पर्याप्त रूप से पत्तन को क्षतिपूर्ति करे।

टीएमपी पत्तन के प्रस्ताव पर अपने निर्णय को अंतिम रूप देते समय निम्नलिखित बिन्दुओं पर विचार करे:

(क). चूंकि वित्तीय वर्ष 2012-13 पहले ही पूरा हो चुका है और अनुरक्षण निकर्षण पर पत्तन ने रु० 123.92 करोड़ खर्च किए हैं, इसलिए उपयोक्ता (तेल पीएसयू) जिन्होंने उच्चतर डुबाव और परिवहन की मितव्ययताओं के लाभ उठाए हैं, एकमुश्त राशि का भुगतान करते हुए पत्तन द्वारा खर्च की गई अतिरिक्त लागत को डिफ्रे करना चाहिए।

(ख). वित्तीय वर्ष 2013-14 का प्रथम आधा वर्ष लगभग समाप्त होने वाला है, अतिरिक्त घाटशुल्क दर 1-4-2013 से लागू किया जाना चाहिए ताकि पत्तन सीओटी में 12.5 मी. डुबाव को बनाए रखने के लिए अनुरक्षण निकर्षण पर अतिरिक्त व्यय खर्च के लिए क्षतिपूर्ति की गई है।

5.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीओपीटी प्रस्ताव दिनांक 19 अगस्त 2013 संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था।

5.2. चूंकि सीओपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 9 सितम्बर 2013 द्वारा दाखिल किए गए गतिविधि-वार/उप-गतिविधि-वार समेकित लागत विवरण विषय प्रस्ताव पर कार्यवाही करने के लिए प्रासंगिक हैं, सीओपीटी के पत्र दिनांक 9 सितम्बर 2013 की प्रति भी बीपीसीएल सहित संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को अग्रेषित की गई थी। सीओपीटी की सलाह पर, यह प्रस्ताव अन्य तेल पीएसयू अर्थात् एचपीसीएल और आईओसीएल को उनके टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था।

5.3. भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) से प्राप्त टिप्पणियां सीओपीटी को प्रतिपुष्टिसूचना रूप में भेजी गई थीं। सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 30 सितम्बर 2013 द्वारा बीपीसीएल की टिप्पणियों का प्रत्युत्तर दिया था।

5.4. भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी एसोसिएशन (आईएनएसए) से प्राप्त हुई टिप्पणियां सीओपीटी को अग्रेषित की गई थीं। हमें इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक आईएनएसए की टिप्पणियों पर सीओपीटी से कोई प्रतिपुष्टि प्राप्त नहीं हुई थी।

6. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने सीओपीटी के लंबित प्रश्नक मामलों पर चर्चा करने के लिए अपने पत्र सं. 8(13)/2013-टीएमपी दिनांक 4 अक्टूबर 2013 द्वारा नई दिल्ली में 8 अक्टूबर 2013 को एक बैठक आयोजित की थी। प्रश्नक मामलों में से एक मामला इसके मौजूदा दरमान में निर्धारित पीओएल उत्पादों पर घाटशुल्क प्रमारों की समीक्षा के लिए सीओपीटी से प्राप्त प्रस्ताव था। उक्त बैठक के कार्यवृत्त हमें प्राप्त नहीं हुए हैं। बैठक के दौरान निम्नलिखित बिन्दु उठाए गए थे:-

- (i) सीओपीटी द्वारा उठाए गए बिन्दु के संबंध में कि इस प्राधिकरण द्वारा पिछले आदेश में सुविचारित यातायात अवास्तविक रूप से अधिक है और पूरा नहीं किया जाएगा, प्रश्नक आदेश के प्रासंगिक अनुच्छेद को उद्धरित करते हुए स्पष्ट किया गया था कि इस प्राधिकरण ने वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पत्तन की लागत स्थिति पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा यथा प्रेषित यातायात अनुमानों पर विश्वास और विचार किया है।
- (ii) सीओपीटी को यह बताया गया था कि अब प्रेषित लागत विवरणों में पत्तन ने हाल ही के प्रश्नक आदेश दिनांक 1 अप्रैल 2013 और 10 जून 2013 को अधिसूचित में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित अनुमानों के संदर्भ में यातायात, आय और अधिकांश अनुमान संशोधित किए हैं। चूंकि पत्तन द्वारा प्रमुखता से उठाए गए मौजूदा प्रस्ताव में मुख्य मुद्दा है कि पीओएल गतिविधि से संबंधित अनुरक्षण निकर्षण टीएमपी आदेश में वीआरसी के लिए किए गए आबंटन की बजाय पीओएल प्रहस्तन गतिविधि के लागत विवरण में सुविचारित किया जाना चाहिए, पत्तन को यह सुझाव दिया गया था कि अप्रैल 2013 आदेश में पीओएल गतिविधि के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत के आबंटन से संबंधित संशोधन के सिवाय, इस प्राधिकरण द्वारा यथा सुविचारित अनुमानों को बनाए रखा जाए। सीओपीटी बैठक में दिए गए सुझाव की जांच करने के लिए सहमत था।
- (iii) जैसाकि ऊपर बताया गया है, सीओपीटी ने अप्रैल 2013 के प्रश्नक आदेश में सुविचारित अनुमानों को संशोधित किया है। चूंकि सीओपीटी द्वारा दाखिल किए गए संशोधित लागत विवरणों की कार्यवाही में विचारणीय समय शामिल होगा और सीओपीटी द्वारा अभिव्यक्त एक्सीजेंसी के मद्देनजर और यदि सीओपीटी अप्रैल 2013 में इस प्राधिकरण द्वारा यथा सुविचारित अनुमानों को बनाए रखने के लिए सहमति नहीं देता है तो प्रकट बिन्दु कि क्या अनुरक्षण निकर्षण व्ययों को कवर करने के लिए दर प्रासंगिक उपयोक्ताओं की सहमति से तदर्थ आधार पर अनुमोदित किया जा सकता है। तथापि, सीओपीटी ने पीओएल उत्पादों के लिए घाटशुल्क की प्रस्तावित अतिरिक्त दर के लिए प्रासंगिक उपयोक्ताओं की सहमति भेजने में अपनी असमर्थता व्यक्त की है।

7.1. एमओएस द्वारा 8 अक्टूबर 2013 को आयोजित की गई बैठक के बाद, सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 8 अक्टूबर 2013 द्वारा तदर्थ आधार पर पीओएल की घाटशुल्क दर में प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित करने की मांग की थी। इस संबंध में सीओपीटी द्वारा किए गए मुख्य निवेदन नीचे दिए गए हैं:-

- (i) सीओपीटी प्रस्ताव दिनांक 19 अगस्त 2013 बीपीसीएल तथा अन्य तेल कम्पनियों के साथ चर्चाओं के आधार पर जमा किया गया था और पत्तन के लिए बिना कमसरेट आय के सीओटी में अनुरक्षण निकर्षण के लिए पत्तन द्वारा किए गए भारी व्यय को पूरा करने के लिए तात्कालिकता के मद्देनजर जमा किया गया था।
- (ii) (क) इस प्राधिकरण ने पत्तन को 2013 में जारी किए गए प्रशुल्क संशोधन आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा यथा संशोधित यातायात, आय तथा व्यय के आंकड़ों को बनाए रखते हुए पीओएल गतिविधि के अधीन निकर्षण लागतों को शामिल करने के बाद संशोधित लागत विवरण जमा करने का सुझाव दिया था।
- (ख) तथापि, यथा पूर्वानुमानित आय, जो पंचवर्षीय योजना/वार्षिक योजना के लिए पूर्वानुमानित यातायात के आंकड़ों पर आधारित थी, एलएनजी टर्मिनल, एमयूएलटी, माडर्न कोल टर्मिनल और बल्क सीमेंट टर्मिनल जैसी प्रमुख परियोजनाओं के शुरू होने में विलंब की वजह से पूरी नहीं हो पायी।
- (ग) कच्चे तेल तथा पीओएल के मामले में, विशेष रूप से एमयूएलटी के शुरू होने में विलंब ने सभी गणनाओं को अपसेट किया है। इसलिए, आंकड़ों पर आधारित आय पूर्वानुमान पूरे नहीं किए जा सकेंगे।
- (घ) वेतनों तथा मजदूरी में संशोधन और सीओटी में उतराई उपस्कर के संस्थापन की वजह से मूल्यहास में व्यय आंकड़ों में बदलाव हुए हैं।
- (ङ) सभी प्रासंगिक मुद्दों पर विचार करते हुए, सीओपीटी पीओएल के लिए घाटशुल्क दर हेतु प्रार्थना करता है जोकि निम्नवत् है:-

	2013-14	2013-14	2014-15
मौजूदा घाटशुल्क (रु० प्रति मी.ट.)	65.00	65.00	65.00
अतिरिक्त घाटशुल्क (रु० प्रति मी.ट.)	45.90	52.60	84.78
कुल	110.90	117.60	149.78

- (iii) दरमान में टीएमपी द्वारा पहले से अनुमोदित आय तथा व्ययों में बदलाव करने के लिए प्रस्ताव की जांच करने में ज्यादा समय लग सकता है। पत्तन की गंभीर निधि स्थिति पर विचार करते हुए, घाटशुल्क की संशोधित दर अधिसूचित करने में और विलंब से पत्तन न्यास को नुकसान होगा।
- (iv) पत्तन पिछले कई महीनों के दौरान भारी वित्तीय संकट से गुजर रहा है। पत्तन इस स्थिति में नहीं है कि अक्टूबर 2013 माह के लिए वेतन तथा पेंशन संवितरित कर सके और कई अन्य सांविदिक भुगतान हैं जो निधियों की कमी की वजह से लंबित रखे गए हैं।
- (v) चूंकि घाटशुल्क पर समीक्षा प्रस्ताव विचाराधीन रहा है, पत्तन सीओटी में गहरे डुबाव वाले पोतों को व्यवस्थित करना जारी रखे हुए हैं। संशोधित दर को अंतिम रूप नहीं दिए जाने की वजह से पत्तन को नुकसान हो रहा है।

7.2. उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, पत्तन ने तदर्थ आधार पर तत्काल प्रभाव से (वर्ष 2013-14) के लिए रु० 117.60 के प्रस्तावित प्रशुल्क की वसूली करने के लिए उपयुक्त आदेश जारी किया था ताकि पत्तन वर्धित के माध्यम से अनुरक्षण निकर्षण पर प्रोद्भूत व्यय का हिस्सा वसूल कर सके।

7.3. यह देखा गया है कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित तदर्थ दर उसके मूल प्रस्ताव में पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित के समान थी। सीओपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित घाटशुल्क दर को बनाए रखने का प्रस्ताव किया है और वर्ष 2013-14 के लिए रु० 117.60/टन के तदर्थ अनुमोदन के लिए मांग की है।

8. प्रस्ताव तथा सीओपीटी के पत्र दिनांक 9 सितम्बर 2013 की प्राथमिक जांच पर, सीओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 15 अक्टूबर 2013 द्वारा कुछ बिन्दुओं पर सूचना भेजने का अनुरोध किया गया था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना और उसपर सीओपीटी द्वारा प्रेषित जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	सीओपीटी द्वारा प्रेषित जवाब																																															
(i)	<p>सीओपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए कुछ बिन्दुओं का जवाब भेजते समय अपने पत्र दिनांक 9 सितम्बर 2013 द्वारा बताया था कि पीओएल गतिविधि पर आरोप्य निकर्षण लागत वर्ष 2012-13 से 2014 के लिए हाल ही के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा क्रमशः रु0 1570.96 लाख, रु0 1629.46 लाख और रु0 1722.24 लाख को संशोधित कर मौजूदा प्रस्ताव में तदनुरूपी अवधि के लिए क्रमशः रु0 4633 लाख, रु0 4937 लाख और रु0 5633 लाख किया गया है। इस संदर्भ में, कृपया पीओएल गतिविधि में आबटित अनुरक्षण निकर्षण लागत के संशोधित अनुमानों के लिए विस्तृत गणनाएं भेजे और इस प्रयोजन के लिए ट्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड के साथ किए गए करार की प्रतियों के साथ इसे समर्थित किया गया है।</p>	<p>चैनलों के विभिन्न स्थानों में आबटित संशोधित अनुरक्षण निकर्षण मात्रा की विस्तृत गणनाएं नीचे दी गई हैं:-</p> <table><tr><th colspan="3">सीओटी के लिए आरोप्य अनुरक्षण निकर्षण 12.5 मीटर डुबाव</th><th colspan="3">आईसीटी के लिए आरोप्य अनुरक्षण निकर्षण 14.5 मी० डुबाव</th><th colspan="3">आंतरिक चैनल बर्थों के लिए आरोप्य अनुरक्षण निकर्षण 10.7 मी. डुबाव</th><th rowspan="4">कुल मात्रा</th></tr><tr><th rowspan="2">बेसिन</th><th colspan="2">पहूंचमार्ग चैनल</th><th rowspan="2">बेसिन</th><th colspan="2">पहूंचमार्ग चैनल</th><th rowspan="2">बेसिन</th><th colspan="2">पहूंचमार्ग चैनल</th></tr><tr><th>बाह्य चैनल</th><th>आंतरिक चैनल</th><th>बाह्य चैनल</th><th>आंतरिक चैनल</th><th>बाह्य चैनल</th><th>आंतरिक चैनल</th></tr><tr><td>0.0</td><td>3.8</td><td>3.1</td><td>1.5</td><td>3.0</td><td>1.5</td><td>0.0</td><td>2.2</td><td>2.9</td><td>18.0</td></tr></table> <p>पीओएल गतिविधि के लिए आबटित अनुरक्षण निकर्षण लागत के संशोधित अनुमानों की विस्तृत गणना नीचे दी गई है:-</p> <table><tr><th>12.5 मीटर डुबाव पर</th><th>बाह्य चैनल पर 3.8 मिलियन मीटर</th><th>आंतरिक चैनल पर 3.1 मिलियन घन मीटर</th></tr><tr><td>दर प्रति घन मीटर</td><td>रु0 48.80</td><td>रु0 73.20</td></tr><tr><td>निकर्षण लागत</td><td>रु0 18.54 करोड़ .</td><td>रु0 22.69 करोड़</td></tr><tr><td>सर्विस टैक्स @ 12.36%</td><td>रु0 02.29 करोड़</td><td>रु0 02.81 करोड़</td></tr></table>	सीओटी के लिए आरोप्य अनुरक्षण निकर्षण 12.5 मीटर डुबाव			आईसीटी के लिए आरोप्य अनुरक्षण निकर्षण 14.5 मी० डुबाव			आंतरिक चैनल बर्थों के लिए आरोप्य अनुरक्षण निकर्षण 10.7 मी. डुबाव			कुल मात्रा	बेसिन	पहूंचमार्ग चैनल		बेसिन	पहूंचमार्ग चैनल		बेसिन	पहूंचमार्ग चैनल		बाह्य चैनल	आंतरिक चैनल	बाह्य चैनल	आंतरिक चैनल	बाह्य चैनल	आंतरिक चैनल	0.0	3.8	3.1	1.5	3.0	1.5	0.0	2.2	2.9	18.0	12.5 मीटर डुबाव पर	बाह्य चैनल पर 3.8 मिलियन मीटर	आंतरिक चैनल पर 3.1 मिलियन घन मीटर	दर प्रति घन मीटर	रु0 48.80	रु0 73.20	निकर्षण लागत	रु0 18.54 करोड़ .	रु0 22.69 करोड़	सर्विस टैक्स @ 12.36%	रु0 02.29 करोड़	रु0 02.81 करोड़
सीओटी के लिए आरोप्य अनुरक्षण निकर्षण 12.5 मीटर डुबाव			आईसीटी के लिए आरोप्य अनुरक्षण निकर्षण 14.5 मी० डुबाव			आंतरिक चैनल बर्थों के लिए आरोप्य अनुरक्षण निकर्षण 10.7 मी. डुबाव			कुल मात्रा																																								
बेसिन	पहूंचमार्ग चैनल		बेसिन	पहूंचमार्ग चैनल		बेसिन	पहूंचमार्ग चैनल																																										
	बाह्य चैनल	आंतरिक चैनल		बाह्य चैनल	आंतरिक चैनल		बाह्य चैनल	आंतरिक चैनल																																									
0.0	3.8	3.1	1.5	3.0	1.5	0.0	2.2	2.9		18.0																																							
12.5 मीटर डुबाव पर	बाह्य चैनल पर 3.8 मिलियन मीटर	आंतरिक चैनल पर 3.1 मिलियन घन मीटर																																															
दर प्रति घन मीटर	रु0 48.80	रु0 73.20																																															
निकर्षण लागत	रु0 18.54 करोड़ .	रु0 22.69 करोड़																																															
सर्विस टैक्स @ 12.36%	रु0 02.29 करोड़	रु0 02.81 करोड़																																															

		<table><tr><td>कुल निकर्षण लागत</td><td>₹ 20.83 करोड़</td><td>₹ 25.50 करोड़</td></tr><tr><td>सकल जोड़</td><td colspan="2">₹ 46.33 करोड़</td></tr></table>	कुल निकर्षण लागत	₹ 20.83 करोड़	₹ 25.50 करोड़	सकल जोड़	₹ 46.33 करोड़	
कुल निकर्षण लागत	₹ 20.83 करोड़	₹ 25.50 करोड़						
सकल जोड़	₹ 46.33 करोड़							
		<p>अप्रैल 2011 से मार्च 2014 तक पत्तन चैनलों में अनुरक्षण निकर्षण लाने के लिए पत्तन तथा मै. डीसीआई लिमिटेड के बीच करार की पुष्टि करने वाले दस्तावेजों की प्रतियां भेजी हैं। भेजे गए करार की प्रति के अनुसार, अनुरक्षण के लिए निकर्षण लागत निम्नलिखित है:-</p> <table><tr><td>2011-12</td><td>₹ 104.40 करोड़</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>₹ 105.30 करोड़</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>₹ 109.80 करोड़</td></tr></table>	2011-12	₹ 104.40 करोड़	2012-13	₹ 105.30 करोड़	2013-14	₹ 109.80 करोड़
2011-12	₹ 104.40 करोड़							
2012-13	₹ 105.30 करोड़							
2013-14	₹ 109.80 करोड़							
	<p>सीओपीटी प्रस्ताव से यह विदित है कि पत्तन के आंतरिक हारबर में स्थित नॉर्थ टैंकर बर्थ (एनटीबी), साऊथ टैंकर बर्थ (एसटीबी) और कोचीन ऑयल टर्मिनल (सीओटी) कच्चा तेल और पीओएल उत्पादों का प्रहस्तन करते हैं। पत्तन ने बताया है कि 12.5 मीटर का वर्धित डुबाव सीओटी में व्यवस्थित किया जाना है और उसका लाभ सीओटी में प्रहस्तित कार्गो पोतों के लिए उपलब्ध होगा। एनटीबी तथा एसटीबी में डुबाव केवल 9.14 मीटर पर व्यवस्थित किया जाना बताया गया है। इस संदर्भ में, कृपया इस तथ्य के आलोक में एसटीबी तथा एनटीबी में प्रहस्तित पीओएल सहित आंतरिक हारबर पर सभी पीओएल कार्गो के लिए एकसमान रूप से प्रस्तावित वर्धित घाटशुल्क वसूल करने के लिए आधार का औचित्य बताएं कि वर्धित डुबाव के लाभ इन दो बर्थों अर्थात एसटीबी और एनटीबी में उपलब्ध नहीं है।</p>	<p>सभी आंतरिक टैंकर बर्थों में पीओएल के लिए एकसमान घाटशुल्क पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है क्योंकि तेल कम्पनियां निम्नतर डुबाव टर्मिनल पर लदान के लिए लगातार पोत लेते हैं और तब उच्चतर डुबाव सीओटी में चढ़ाते हैं। सीओटी में उतारे गए बड़े आयात पार्सल प्राप्त किए जाने के समय भी और उनके अनुरोध पर एनटीबी/एसटीबी में स्थानांतरित किए जा रहे हैं। कोचीन पत्तन जो एसपीएम के माध्यम से कच्चे तेल का आयात करता है और टैंकर बर्थों के माध्यम से रिफाईंड उत्पादों के आवागमन की व्यवस्था करता है, के पीओएल थ्रुपुट में इसके कोच्चि रिफाइनरी के लेखा पर बीपीसीएल का प्रिडोमिनेंस है।</p> <p>प्रस्ताव प्रस्तुत किए जाने से पहले बीपीसीएल के साथ हुई चर्चा के दौरान, उन्होंने आंतरिक हारबर में सभी टैंकर बर्थों के लिए घाटशुल्क की एकसमान दर रखने का सुझाव दिया था। टीएमपी को संबोधित उनके पत्र दिनांक 18-09-2013 में, बीपीसीएल ने समान घाटशुल्क रिजाइम के अधीन भी साऊथ कोल बर्थ शामिल करने का सुझाव दिया था। तथापि, पत्तन का मत है कि चूंकि साऊथ कोल बर्थ में सुविधाएं एनटीबी तथा एसटीबी में उपलब्ध सुविधाओं की अपेक्षा बहुत कम हैं, अन्य टैंकर बर्थों के साथ एसटीबी के समावेशन के लिए बीपीसीएल का सुझाव औचित्यपरक नहीं है।</p>						

9. पिछले सामान्य संशोधन आदेश में विभिन्न गतिविधियों/उप-गतिविधियों के बीच सीओपीटी द्वारा अनुमानित तथा आर्बिट्ररी अनुरक्षण निकर्षण लागत, पिछले सामान्य संशोधन आदेश दिनांक 1 अप्रैल 2013 में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित अनुरक्षण निकर्षण लागत अनुमान और पत्तन द्वारा अपने पत्र दिनांक 9 सितम्बर 2013 द्वारा अपने मौजूदा प्रस्ताव पर दाखिल किए गए लागत विवरण में सीओपीटी द्वारा प्रेषित संशोधित अनुरक्षण निकर्षण लागत नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

क्र.सं.	विवरण	सीओपीटी द्वारा अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए पिछले प्रस्ताव सुविचारित			टीएमपी द्वारा अपने आदेश दिनांक 1 अप्रैल 2013 द्वारा सुविचारित			सीओपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 9-9-2013 में मौजूदा प्रस्ताव पर सुविचारित		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
क.	अनुरक्षण निकर्षण लागत									
1.	पोत संबंधित गतिविधि									
(i).	पत्तन देयताएं	3504.45	3634.95	3841.92	4028.10	4178.10	4416.00	2586.41	2772.62	3163.49
(ii).	पाइलटेज	3504.45	3634.95	3841.92	4028.10	4178.10	4416.00	2586.41	2772.62	3163.49
(iii).	बर्थ किराया	3504.45	3634.95	3841.92	4028.10	4178.10	4416.00	2586.41	2772.62	3163.49
2.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि									
(i).	पीओएल	1570.96	1629.46	1722.24	----	----	-----	4633.00	4937.00	5633.00
कुल अनुरक्षण निकर्षण लागत (1) + (2)		12084.31	12534.31	13248.00	12084.31	12534.31	13248.00	12392.23	13254.86	15123.47
ख.	अनुरक्षण निकर्षण लागत को पूरा करने के लिए सुविचारित राजस्व हिस्सेदारी का हिस्सा*									
1.	पोत संबंधित गतिविधि									
(i).	पत्तन देयताएं	708.60	856.00	1027.17	1417.19	1712.01	2054.33	890.52	856.00	1027.17
(ii).	पाइलटेज	708.60	856.00	1027.17	1417.19	1712.01	2054.33	890.52	856.00	1027.17
(iii).	बर्थ किराया	708.60	856.00	1027.17	1417.19	1712.01	2054.33	890.52	856.00	1027.17
जोड़ (ख)		2158.8	2568.00	3081.51	4251.57	5136.03	6162.99	2671.56	2568.00	3081.51
अनुरक्षण निकर्षण लागत का शेष (क-ख)		9925.51	9966.31	10166.49	7832.74	7398.28	7085.01	9720.67	10686.86	12041.96

* अनुरक्षण निकर्षण के हिस्से को पूरा करने के लिए राजस्व हिस्सेदारी के 25 प्रतिशत पर विचार किया था जबकि इस प्राधिकरण ने उस व्यय को पूरा करने के लिए राजस्व हिस्सेदारी के 50 प्रतिशत पर विचार किया था।

10.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 29 अक्टूबर 2013 को सीओपीटी में आयोजित की गई थी। सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, सीओपीटी तथा संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन पेश किए थे।

10.2. भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (कोच्चि रिफाइनरीज लिमिटेड) ने भी सीओपीटी के प्रस्ताव पर संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था।

11.1. संयुक्त सुनवाई में, सीओपीटी से उसके पत्र 8 अक्टूबर 2013 द्वारा अग्रेषित वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया (डीसीआई) की अनुबंध प्रति में निर्दिष्ट की गई लागत के सापेक्ष उसके पत्र दिनांक 9 सितम्बर 2013 द्वारा संशोधित अनुरक्षण निकर्षण लागत के अनुमानों में बेमेल के कारण स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था।

11.2. इस संबंध में, सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 31 अक्टूबर 2013 द्वारा निम्नलिखित स्पष्ट किया है:-

- (i) अनुबंध के अनुसार, 2012-13 के दौरान अनुरक्षण निकर्षण के कार्य के लिए सीओपीटी द्वारा स्वीकृत कीमत रु 105.30 करोड़ है। इस राशि के अलावा, पत्तन को खंड 9.1 - "अनुवर्ती कीमत भिन्नताओं के लिए कीमत समायोजन" (प्रति प्रेषित) में यथा दी गई ईंधन कीमत में वृद्धि के लिए डीसीआई को क्षतिपूर्ति करनी होगी। दोनों भुगतानों पर, पत्तन को निर्धारित दरों पर सर्विस टैक्स अदा करना होगा। 2012-13 में, पत्तन ने ईंधन वृद्धि सहित रु 110.29 करोड़ का व्यय किया था। इस प्रकार, 12.36 प्रतिशत की दर से सर्विस टैक्स सहित अनुरक्षण निकर्षण पर कुल व्यय रु 123.92 करोड़ होगा।
- (ii) 2013-14 के लिए अनुबंधित राशि रु 109.80 करोड़ है। पत्तन को उम्मीद है कि ईंधन वृद्धि सहित वर्ष के दौरान व्यय रु 118 करोड़ होगा। यह नोट किया जाए कि यह राशि 2013-14 के लिए हमारे संशोधित अनुमानों में शामिल की गई है। इसलिए, पत्तन ने इस शीर्ष के अधीन रु 132.54 करोड़ की राशि का अनुमान लगाया है जिसमें 12.36 प्रतिशत की दर से सर्विस टैक्स शामिल है।
- (iii) पत्तन को वर्ष 2014-15 के लिए पत्तन चैनलों के अनुरक्षण निकर्षण के कार्य का टेंडर निकालना होगा। प्रस्ताव जमा किए जाने के समय, वर्ष 2014-15 के लिए रु 151.23 करोड़ का व्यय अनुमानित किया गया था। तथापि, डीसीआई सहित संभावी बोलीदाताओं के साथ हाल ही में हुई चर्चाओं पर आधारित है, यह अनुमान लगाया गया है कि कीमत में आगे और वृद्धि होगी। इसलिए, रु 150 करोड़ की राशि (बिना सर्विस टैक्स) 2014-15 के लिए बजट अनुमानों में उपलब्ध करवाने के लिए सुविचारित की गई है।

12. हमारे अनुरोध पर, सीओपीटी ने बाद में अपने पत्र ईमेल दिनांक 5 नवम्बर 2013 द्वारा 1 अप्रैल 2013 से 31 अक्टूबर 2013 अवधि के लिए पत्तन बर्थ पर प्रहस्तित पीओएल यातायात और एसपीएम पर प्रहस्तित कच्चे तेल का ब्रेकअप भेजा गया है जोकि निम्नवत् है:-

क्र.सं.	वर्ध नाम	कार्गो प्रकार	मात्रा (टनों में)
1	बोट ट्रेन पियर (बीटीपी)	पीओएल उत्पाद	26826
2	साउथ कोल बर्थ (एससीबी)	पीओएल उत्पाद	26065
3	साउथ टैंकर बर्थ (एसटीबी)	पीओएल उत्पाद	134439
4	नॉर्थ टैंकर बर्थ (एनटीबी)	पीओएल उत्पाद	978215
5	कोचीन ऑयल टर्मिनल (सीओटी)	पीओएल उत्पाद	1205286
	उप जोड़		2370831
6	सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम)	कच्चा तेल	6374750
	सकल जोड़		8745581

13. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध करवाए जाएंगे।

14. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i) इस प्राधिकरण ने अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए कोचीन पत्तन न्यास के प्रस्ताव का निपटान करते हुए एक आदेश सं. टीएमपी/49/2011-सीओपीटी दिनांक 1 अप्रैल 2013 पारित किया था जिसे 10 जून 2013 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सीओपीटी द्वारा दाखिल किया गया सामान्य संशोधन प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा 1 अप्रैल 2013 को निपटाया गया था, सीओपीटी ने सभी प्रशुल्क मदों की दरों में यथास्थिति बनाए रखने का प्रस्ताव किया गया था। तैयार किए गए तथा प्रशुल्क आदेश दिनांक 1 अप्रैल 2013 के साथ संलग्न किए गए लागत विवरण में वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए लागत स्थिति का अनुमान लगाया गया था। वर्ष 2012-13 के लिए समग्र पत्तन हेतु प्रशुल्क के (तत्कालीन) मौजूदा स्तर पर लागत स्थिति में लगभग 20 प्रतिशत का घाटा दर्शाया गया था जो पूरी तरह से रु 75.17 करोड़ परिगणित हुआ था। अनुवर्ती दो वर्षों 2013-14 और 2014-15 के लिए, लागत विवरण ने 0.29 प्रतिशत का मामूली अधिशेष दर्शाया था, जो पूरी तरह से रु 2.67 करोड़ परिगणित किया गया था। चूंकि आदेश के प्रभावी होने के समय तक वर्ष 2012-13 खत्म हो चुका होगा, इसलिए वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए लागत स्थिति पर आखिरकार विचार किया गया था। दो वर्षों 2013-14 और 2014-15 की अवधि के लिए संपदा गतिविधि के अलावा समग्र पत्तन के लिए अनुमानित लागत स्थिति रु 71.63 करोड़ का अधिशेष अर्थात् 8.59 प्रतिशत का औसत निवल अधिशेष दर्शाया था। तथापि, स्वीकार करते हुए कि 31 मार्च 2012 के अनुसार एक्च्यूरियल मूल्यांकन के अनुसार पेंशन निधि में रु 1273 करोड़ का भारी कमी हुई थी और कि पत्तन ने अपने सामने पेश वित्तीय संकट पर विचार करते हुए और यह भी स्वीकार करते हुए निधि को बढ़ाने का प्रस्ताव नहीं किया था कि वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित लागत स्थिति ने रु 46.37 करोड़, संपदा गतिविधि को छोड़कर, घाटा दर्शाया था, अगले दो वर्षों 2013-14 से 2014-15 के लिए (तत्कालीन) मौजूदा प्रशुल्क को जारी रखने के लिए सीओपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया था।

- (ii) सीओपीटी द्वारा दाखिल किया गया मौजूदा प्रस्ताव कोचीन ऑयल टर्मिनल (सीओटी) में 12.5 मीटर डुबाव बनाए रखने के लिए पत्तन द्वारा प्रोद्भूत अनुरक्षण निकर्षण लागत के लिए क्षतिपूर्ति की मांग के लिए है जिसमें पत्तन ने बताया है कि प्रमुख तेल उपयोक्ता बीपीसीएल के साथ पत्तन द्वारा किए गए समझौता ज्ञापन (एमओयू) की गुंजाइश से परे है। सीओपीटी ने बताया है कि बीओटी प्रचालक इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) द्वारा सीओपीटी के साथ किए गए करार के अनुसार पत्तन को पत्तन के बर्थ क्यू 8 और क्यू 9 में आईजीटीपीएल द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल के लिए 12.5 मीटर का डुबाव बनाए रखना था। चूंकि सीओटी भी उसी क्षेत्र में था, इसलिए तेल उपयोक्ताओं ने 12.5 के वर्धित डुबाव का लाभ उठाया था और बिना कोई अतिरिक्त आउटगो के गहरे डुबाव वाले पोतों को लाकर मालभाड़े में मान की इकॉनमीज का लाभ भी उठाया था। पत्तन ने निवेदन किया है कि आईजीटीपीएल ने फरवरी 2011 में वालारपादम में आईसीटीटी में अपने प्रचालनों को स्थानांतरित कर दिया था और इसलिए सीओपीटी क्यू 8 और क्यू 9 पर 12.5 मीटर का वर्धित डुबाव बनाए रखने के लिए बाध्यकारी नहीं है। बताया गया है कि जून 2003 में बीपीसीएल के साथ सीओपीटी द्वारा किए गए एमओयू के अनुसार, पत्तन को सीओटी में केवल 9.14 मीटर डुबाव बनाए रखना था। परन्तु, तेल पीएसयू मुख्यतः बीपीसीएल, ने पत्तन से सीओटी में 12.5 मीटर के वर्धित डुबाव को बनाए रखने का अनुरोध किया था भले ही आईजीटीपीएल ने अपने कंटेनर प्रचालन आईसीटीटी, वालारपादम में स्थानांतरित कर दिए थे। पत्तन सीओटी में पीओएल उपयोक्ताओं के लिए 12.5 मीटर का अपेक्षित डुबाव उपलब्ध करवाने के लिए सहमत था परन्तु सीओटी में पीओएल उपयोक्ताओं के लिए पत्तन द्वारा प्रोद्भूत/प्रोद्भूत किए जाने के लिए अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत की वसूली करने के लिए क्षतिपूर्ति की मांग की है। इस परिप्रेक्ष्य में, पत्तन ने कोचीन ऑयल टर्मिनल (सीओटी), नार्थ बर्थ टैंकर (एनटीबी) और साउथ बर्थ टैंकर (एसटीबी) पर पत्तन के बर्थ पर प्रहस्तित पीओएल के लिए रु 65/- टन की मौजूदा घाटशुल्क दर में वृद्धि वर्ष 2012-13 में रु 110.90 प्रति टन, वर्ष 2013-14 में रु 117.60 प्रति टन और वर्ष 2014-15 में रु 149.78 टन की मांग करने वाला मौजूदा प्रस्ताव दाखिल किया है।
- (iii) मौजूदा प्रस्ताव दाखिल करने के लिए सीओपीटी के मुख्य दावों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-
- (क) पिछले सामान्य संशोधन आदेश में, सीओपीटी ने अनुरक्षण निकर्षण लागत के भाग को पीओएल गतिविधित में प्रभाजित किया था। तथापि, इस प्राधिकरण ने 1 अप्रैल 2013 के अपने आदेश में पत्तन द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण की अनुमति नहीं दी थी। संशोधित लागत विवरण में इस प्राधिकरण ने पत्तन द्वारा प्रभाजित अनुरक्षण निकर्षण लागत को पोत संबंधित उप-गतिविधियों के लिए पीओएल गतिविधि में पुनः वितरित किया गया था जबकि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में ऐसा उल्लेख नहीं किया गया है। सीओपीटी ने निवेदन किया है कि इसके पत्तन पर उच्च सिलटेशन की वजह से सीओपीटी की अनुरक्षण निकर्षण लागत कोलकाता पत्तन न्यास के बाद दूसरी उच्चतम है। इस प्राधिकरण द्वारा सम्पूर्ण अनुरक्षण निकर्षण लागत का बोझ पोत संबंधित गतिविधि पर लादने के तरीके से पूर्वकाल में पोत संबंधित बदलावों में तीव्र बढ़ोतरी हुई जबकि पीओएल के लिए घाटशुल्क दर वर्ष 1996-97 से रु 65/- प्रति टन के समान स्तर पर बनाए रखा गया है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, और इसलिए भी कि चूंकि पत्तन को सीओटी में 12.5 मीटर का अपेक्षित डुबाव, पीओएल उपयोक्ताओं के अनुरोध पर, उपलब्ध करवाने के लिए सीओटी में अतिरिक्त अनुरक्षण निकर्षण लागत खर्च करना होगा और यह स्वीकार करते हुए कि पत्तन उपयोक्ता उसके लिए पत्तन को क्षतिपूर्ति करने के लिए सहमत हैं, पत्तन ने पीओएल गतिविधि के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत के प्रभाजन के अपने दृष्टिकोण को स्वीकार करने का अनुरोध किया है।
- (ख) सीओपीटी द्वारा प्रेषित और 2013 में सीओपीटी एसओआर के सामान्य संशोधन आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा विश्वास किए गए संशोधित यातायात पूर्वानुमान सकल अति-अनुमान हैं। पिछले प्रशुल्क आदेश में सीओपीटी द्वारा अनुमानित संशोधित यातायात प्राप्त नहीं किया जा सका है। इसलिए, पत्तन ने मौजूदा प्रस्ताव में अब प्रेषित संशोधित यातायात अनुमानों पर विचार करने का अनुरोध किया है।
- (iv) (क) पिछले प्रशुल्क आदेश में पोत संबंधित गतिविधि के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत के प्रभाजन से संबंधित उपर्युक्त (iii) (क) पर सीओपीटी द्वारा कही गई बात के संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2005 दिशानिर्देश प्रशुल्क के निर्धारण के लिए बृहत् दिशानिर्देश निर्धारित करते हैं। 2005 के दिशानिर्देशों की घोषण के बाद, इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास द्वारा प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने के लिए प्रारूप निर्धारित किया था। यहां पर यह उल्लेख करना भी प्रासंगिक होगा कि महापत्तन न्यास मै 0 एस.बी. बिलिमोरिया एंड कम्पनी द्वारा तैयार किए गए और पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा भारत सरकार के महालेखा नियंत्रक के साथ विचार-विमर्श से स्वीकार किए लेखांकन प्रारूपों का अनुसरण किया है। महापत्तन न्यासों द्वारा प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव दाखिल करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप लागत विवरण में विभिन्न गतिविधियों/उप-गतिविधियों के बीच विस्तार से विभिन्न लागत तत्वों का प्रभाजन निर्धारित करता है और सामान्यतः मै 0 एस.बी. बिलिमोरिया एंड कम्पनी के लेखांकन प्रारूपों की पुष्टि है जिसे महापत्तन न्यासों द्वारा अनुसरित किया गया है। महापत्तन न्यासों द्वारा प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव दाखिल करने के लिए निर्धारित प्रारूप के अनुसार, गोदियों तथा बंदर में अनुरक्षण निकर्षण लागत निकर्षित सिल्ट के आधार पर पत्तन सेवाओं और बर्thing के बीच प्रभाजित किया जाना है और चैनल निकर्षण के लिए प्रोद्भूत अनुरक्षण निकर्षण लागत को पत्तन देयताओं तथा पाइलटिंग गतिविधि के बीच प्रभाजित किया जाना है। यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए कोचीन पत्तन न्यास के वार्षिक लेखे भी पोत संबंधित गतिविधि के अधीन अनुरक्षण निकर्षण लागत रिपोर्ट करते हैं और पीओएल कार्गो के लिए कार्गो संबंधित गतिविधि के लिए इस लागत का कोई आबंटन नहीं दिखाते हैं। सीओपीटी के पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने के लिए निर्धारित प्रारूप के अनुसार है और सभी महापत्तन न्यासों पर एकसमान रूप से अनुसरित किया जाता है।
- न्यू मंगलूर पत्तन न्यास में किए गए विपथन के बारे में सीओपीटी द्वारा उल्लिखित बिन्दु के संबंध में, यह देखना होगा कि इस प्राधिकरण ने सीओपीटी के सामान्य संशोधन आदेश दिनांक 25 जनवरी 2007 में बताया था कि न्यू मंगलूर पत्तन में दो प्रमुख उपयोक्ताओं द्वारा प्रहस्तित कच्चे तेल और लौह अयस्क के लिए घाटशुल्क दर निर्धारित करते समय न्यू मंगलूर पत्तन न्यास के मामले में, निकर्षण लागत के प्रासंगिक हिस्से सहित सभी पोत संबंधित लागत और प्रहस्तन लागत प्रति टन घाटशुल्क दर पर पहुंचने के लिए एक साथ सुविचारित किए गए हैं ताकि बड़े आकार के तेल तथा अयस्क पोतों के लिए गहरा डुबाव बनाए रखने की लागत छोटे पोतों पर नहीं डाले गए हैं जिन्हें ऐसी गहराई की आवश्यकता नहीं होती है। वास्तव में, न्यू मंगलूर पत्तन न्यास के मामले में अनुसरित दृष्टिकोण उधार लेते हुए, इस प्राधिकरण ने 25 जनवरी 2007 के उक्त प्रशुल्क आदेश में पत्तन द्वारा प्रहस्तित प्रमुख

घटकों के लिए विशाखापत्तनम पत्तन न्यास और न्यू मंगलूर पत्तन न्यास जैसे कुछ अन्य महापत्तन न्यासों द्वारा किए गए अगले प्रशुल्क संशोधन के समय कार्गो तथा पोत दोनों के लिए कच्चे तेल के लिए पृथक लागत विवरण दाखिल करने के लिए पत्तन को सलाह दी थी और उस समय सीओपीटी द्वारा किए गए निवेदनों के मद्देनजर पीओएल गतिविधि के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत के प्रभाजन की अनुमति दी थी।

वर्ष 2010 में सीओपीटी के अगले सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर कार्यवाही करते समय, पत्तन से पैरा 7.2 क्र.सं. I (10)(i) में यथा प्रतिवेदित 2007 के प्रशुल्क आदेश में प्रदत्त सलाह के अनुसार पत्तन बर्थों में और एसपीएम पर प्रहस्तित कच्चे तेल के लिए कार्गो तथा पोत संबंधित गतिविधि दोनों के लिए कच्चे तेल के लिए पृथक लागत विवरण दाखिल करने की सलाह दी गई थी। तथापि, सीओपीटी ने 2007 के प्रशुल्क आदेश में सलाह अनुसार पीओएल के लिए पृथक लागत विवरण दाखिल नहीं किया था। इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क आदेश दिनांक 23 फरवरी 2010 के पैरा में प्रतिवेदित कारणों से कि पीओएल प्रहस्तन का मुख्य हिस्सा पत्तन की जेट्टी से बीपीसीएल-केआरएल द्वारा प्रचालित एसपीएम में स्थानांतरित किया गया है जिसके लिए पृथक प्रशुल्क ढांचा स्वीकृत करना जरूरी नहीं था कि पीओएल प्रहस्तन गतिविधित के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत के आबंटन हिस्से को जारी रखने का परिदृश्य है। फरवरी 2010 के प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण पोत संबंधित गतिविधियों के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत के प्रभाजन के संबंध में 1 अप्रैल 2013 के हाल ही के सामान्य संशोधन आदेश में अनुसरित किया गया था। मौजूदा प्रस्ताव में पत्तन द्वारा किया गया निवेदन कि इसको पीओएल उपयोक्ताओं के अनुरोध पर सीओटी में 12.5 मीटर का डुबाव व्यवस्थित करना होगा जोकि पत्तन के डुबाव स्तर से परे है मौजूदा प्रस्ताव में पत्तन का एक नया निवेदन बनाए रखने के लिए माना गया है। उपर्युक्त के मद्देनजर, यह पाया गया है कि 1 अप्रैल 2013 के इसके प्रशुल्क संशोधन आदेश में किए गए अनुरक्षण निकर्षण लागत के प्रभाजन के संबंध में सीओपीटी द्वारा बताई गई ऐसी कोई गलती दिखाई नहीं देती है।

(ख) यातायात पूर्वानुमानों पर (iii) (ख) में सीओपीटी द्वारा कही गई बात के संबंध में, प्रशुल्क आदेश दिनांक 1 अप्रैल 2013 के पैरा 11(iv)(ग) का संदर्भ उल्लिखित करना प्रासंगिक है जिसमें यह प्रतिवेदित किया गया है कि सीओपीटी द्वारा अनुमानित संशोधित यातायात बिना किसी संशोधन के सुविचारित किए गए हैं। जैसाकि उक्त आदेश के पैरा 11(v)(क)(i) में बताया गया है, एसपीएम तथा पत्तन के बर्थ के बची संशोधित पीओएल प्रशुल्क का ब्रेकअप नहीं भेजे जाने की वजह से, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित पीओएल का संशोधित यातायात पत्तन द्वारा लागू किया गया कार्गो हिस्सेदारी लागू करते हुए क्रमशः 32 प्रतिशत और 68 प्रतिशत पर पत्तन के बर्थ तथा एसपीएम में प्रभाजित किया गया है। इस प्रकार, इस प्राधिकरण ने पिछले प्रशुल्क आदेश में लागत स्थिति का निर्धारण करते समय सीओपीटी द्वारा प्रेषित संशोधित यातायात अनुमानों पर पूरी तरह से विश्वास किया था। इसलिए सीओपीटी ने 1 अप्रैल 2013 के आदेश में सुविचारित यातायात पूर्वानुमानों पर ऐसी कोई त्रुटि दिखाई देने के बारे में नहीं बताया था।

(ग) यहां पर यह बताना प्रासंगिक है कि सामान्य संशोधन मामले की सम्पूर्ण कार्यवाही के दौरान जो अप्रैल 2013 में हाल ही में ही समाहित किया गया है, सीओपीटी ने यह नहीं बताया था कि एमओयू में अपेक्षित स्तर से परे पीओएल उपयोक्ताओं के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत वहन करेगा और इसलिए लागत पीओएल गतिविधि में प्रभाजित की जानी चाहिए। इसके द्वारा उल्लिखित कारण के लिए पीओएल उपयोक्ताओं से अनुरक्षण निकर्षण लागत वसूल करने के लिए मौजूदा प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा एक किया गया निवेदन एक नया निवेदन है।

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.3.1 के अनुसार, प्रासंगिक कार्यवाही में सुविचारित अभिलेखों के सामने प्रकट त्रुटियों के संदर्भ में ही समीक्षा की जा सकती है। यह स्पष्ट है कि सीओपीटी ने आदेश दिनांक 1 अप्रैल 2013 की मांग करने वाले रिकार्ड के सामने प्रकट किसी त्रुटि को स्थापित नहीं किया है।

तथापि, मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.1.8. जो पत्तन न्यासों को सही और पर्याप्त कारणों से समय से पहले प्रशुल्क के संशोधन का प्रस्ताव करने की समर्थता प्रदान करता है, के मद्देनजर और मौजूदा प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा बताई गई असाधारण स्थिति के मद्देनजर और यह भी स्वीकार करते हुए कि पीओएल उपयोक्ताओं को भी वर्धित घाटशुल्क दर करने करने के लिए सहमत होना होगा यदि पीओएल उपयोक्ताओं द्वारा मांग की गई 12.5 मीटर का वर्धित डुबाव उपलब्ध करवाने के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत को पूरा करने के लिए पत्तन को समर्थता प्रदान किए जाने हेतु इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया जाता है, यह प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है। तथापि, सम्पूर्ण विश्लेषण पीओएल उपयोक्ताओं के अनुरोध पर सीओटी बर्थों में 12.5 मीटर के वर्धित डुबाव को बनाए रखने के लिए पत्तन को समर्थ बनाए जाने हेतु रु0 65 प्रति टन की मौजूदा घाटशुल्क दर के अलावा पीओएल के लिए विशेष निकर्षण दर निर्धारित करने की सीमा तक सीमित किया गया है। मौजूदा कार्यवाही में, सीओपीटी ने कार्गो तथा पोत संबंधित गतिविधियों के भीतर उप-गतिविधियों के लिए कार्गो, पोत तथा संपदा संबंधित गतिविधियों और उप-गतिविधियों के लिए गतिविधि-वार लागत विवरण के साथ समग्र पत्तन के लिए समेकित लागत विवरण के साथ पीओएल गतिविधि के लिए लागत विवरण भेजा है। पत्तन ने वास्तविकताओं के साथ 2012-13 के अनुमानों को अद्यतन किया है और पिछले प्रशुल्क आदेश को अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित अनुमानों के विपरीत वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए यातायात, आय तथा अन्य अनुमानों के संशोधित अनुमान भी भेजे थे। तथापि, उपर्युक्त कारणों से कि यह कार्यवाही पीओएल के लिए प्रति टन विशेष निकर्षण लेवी निर्धारित करने के लिए सीमित है, सम्पूर्ण विश्लेषण कुछ संशोधनों जोकि अनुवर्ती अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट किए गए अनुसार पीओएल के लिए प्रति टन विशेष निकर्षा दर पर पहुंचने के लिए अपेक्षित हैं, के अधीन वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए 1 अप्रैल 2013 के पिछले प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा यथा सुविचारित अनुमानों को बनाए रखने के लिए किया गया है।

(v) आगे बढ़ने से पहले यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्ष 2012-13 से 2013-14 के लिए पीओएल हेतु घाटशुल्क में संशोधन के लिए अगस्त 2013 में प्रस्ताव दाखिल करने के बाद सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 8 अक्टूबर 2013 द्वारा वर्ष 2013-14 के लिए रु0 117.60 प्रति मी. ट. पर पीओएल उत्पादों पर तदर्थ घाटशुल्क प्रभार के अनुमोदन की मांग करने वाला प्रस्ताव दाखिल किया था। यह देखा गया है कि वर्ष 2013-14 के लिए सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित तदर्थ दर वर्ष 2013-14 के लिए मूल प्रस्ताव में यथा प्रस्तावित के समान है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.17.1 से 2.17.4 ऐसे नए कार्गो/सेवा के लिए प्रस्ताव दाखिल किए जाने हेतु प्रावधान निर्धारित करते हैं जिनके लिए

मौजूदा दरमान में कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया हो। ये दिशानिर्देश पत्तन को तब तक अंतरिम अवधि के लिए तदर्थ आधार पर प्रस्तावित प्रशुल्क की समानान्तरतः वसूली करने के लिए पत्तन को अनुमति भी प्रदान करते हैं। इस प्रयोजन के लिए, यह दर तुलनीय सेवा/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्क के आधार पर विपथित करना होगा और संबद्ध उपयोक्ताओं की परस्पर सहमति से ऐसा करना होगा। मौजूदा मामले में, प्रस्तावित प्रशुल्क मौजूदा घाटशुल्क दर के संशोधन के लिए न कि नए कार्गो/सेवा के लिए। इसके अलावा, सीओपीटी ने पत्तन द्वारा प्रस्तावित तदर्थ दर के लिए संबद्ध उपयोक्ताओं की सहमति भी नहीं भेजी है। दर के तदर्थ अनुमोदन की मांग करने के लिए सीओपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव दिनांक 8 अक्टूबर 2013 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.4 के प्रावधानों का अनुपालन नहीं करता है और इसलिए यह प्राधिकरण कोई तदर्थ अनुमोदन प्रदान करने की स्थिति में नहीं है। तथापि, सीओपीटी को किसी अलाभकारी स्थिति में नहीं रखा गया है चूंकि इस प्राधिकरण ने इस मामले को हाथ में लिया था और अंतरित अवधि के लिए दर अनुमोदित करने की बजाय अंतिम दर निर्धारित की थी।

(vi) पीओएल गतिविधि के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत का आबंटन

पिछली प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के दौरान, सीओपीटी ने पोत संबंधित उप-गतिविधियों अर्थात् पत्तन देयताएं, पाइलटेंज तथा बर्थ किराया के अलावा पीओएल (कार्गो प्रहस्तन) गतिविधि के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत अनुमान के प्रभाजन भाग का प्रस्ताव किया था। दिनांक 1 अप्रैल 2013 के प्रशुल्क आदेश के अनुच्छेद 11 (vi) (च) में प्रतिवेदित कारणों से, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए सीओपीटी द्वारा अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत फरवरी 2010 में सीओपीटी के पूर्ववर्ती प्रशुल्क संशोधन आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पोत संबंधित गतिविधि के अधीन उप-गतिविधियों पत्तन देयताओं, पाइलटेंज तथा बर्थ किराये में प्रभाजित किया गया था।

जैसाकि पहले बताया गया है, सीओपीटी ने निवेदन किया है कि पीओएल उपयोक्ताओं द्वारा किए गए अनुरोध पर पत्तन से यह अपेक्षा की गई है कि बीपीसीएल के साथ पत्तन द्वारा किए गए समझौता ज्ञापन के अनुसार अपेक्षित 9.14 मीटर के डुबाव के स्थान पर सीओटी में 12.5 मीटर का डुबाव व्यवस्थित किया जाए। इस वजह से पीओएल गतिविधि में होने वाले घाटे के लिए पत्तन को क्षतिपूर्ति करने के लिए तेल उपयोक्ता सहमत हैं जोकि मुख्य तेल उपयोक्ता -बीपीसीएल के अपने प्रचालनों को एसपीएम में स्थानांतरित किए जाने के बाद पीओएल यातायात में कमी की वजह से भी है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, पीओएल गतिविधि के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत के प्रासंगिक हिस्से के प्रभाजन के लिए सीओपीटी द्वारा किए गए अनुरोध को स्वीकार किया गया है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पोत संबंधित गतिविधि में अनुरक्षण निकर्षण लागत के प्रभाजन करने की निर्धारित कार्यपद्धति से यह विपथन सीओपीटी द्वारा सामने लाई गई असाधारण परिस्थितियों के मद्देनजर जरूरी हो गया है ताकि पीओएल उपयोक्ताओं से रु 65 प्रति टन की मौजूदा दर के अलावा वसूल की जाने वाली प्रति टन विशेष निकर्षण लेवी पर पहुंचा जा सके।

(vii) अनुरक्षण निकर्षण लागत के संशोधित अनुमान :

पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में सीओपीटी द्वारा अनुमानित कुल अनुरक्षण निकर्षण लागत वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए क्रमशः रु 120.84 करोड़, रु 125.34 करोड़ और रु 132.48 करोड़ है जिसपर विश्वास किया गया था और अप्रैल 2013 आदेश के पैरा 11 (vi) (च) में यथा प्रतिवेदित बिना किसी संशोधन के सुविचारित किया गया था। पत्तन द्वारा अब दाखिल किए गए लागत विवरणों में, यह देखा गया है कि पत्तन ने अनुरक्षण निकर्षण के अनुमानों को तदनुसारी अवधि के लिए संशोधित कर क्रमशः रु 123.92 करोड़, रु 132.55 करोड़ और रु 151.23 करोड़ कर दिया है। पत्तन द्वारा अग्रेषित ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया (डीसीआई) के साथ सीओपीटी द्वारा किए गए अनुबंध की प्रति दर्शाती है कि तीन वर्षों अर्थात् 2011-12 से 2013-14 के लिए अनुरक्षण निकर्षण हेतु लागत क्रमशः रु 104.40 करोड़, रु 105.30 करोड़ और रु 109.80 करोड़ जमा सर्विस टैक्स है। अनुरक्षण निकर्षण लागत के संशोधित अनुमानों का डीसीआई के साथ हुए अनुबंध की प्रति में दर्शाई गई दरों से मेल नहीं था। सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि अनुबंध प्रति में निर्दिष्ट दर के अलावा, पत्तन को अनुबंध के खंड 9.1 में यथा दी गई ईंधन कीमत में वृद्धि के लिए क्षतिपूर्ति करनी होगी। पत्तन ने इसे दस्तावेज के प्रासंगिक हिस्से की प्रति से प्रमाणित किया है। पत्तन ने वर्ष 2012-13 में ईंधन वृद्धि और सर्विस टैक्स सहित रु 123.92 करोड़ का वास्तविक व्यय किया था। पत्तन ने यह भी स्पष्ट किया है कि हालांकि वर्ष 2013-14 के लिए अनुबंधित राशि रु 109.80 करोड़ है, व्यय ईंधन वृद्धि सहित रु 118 करोड़ अनुमानित किया है जिसे वर्ष 2013-14 के लिए इसके संशोधित अनुमानों में भी सुविचारित किया गया है। पत्तन ने लागत विवरण में वर्ष 2013-14 के लिए रु 132.54 करोड़ के व्यय का अनुमान लगाया है जिसमें सर्विस टैक्स शामिल है। यहां पर बताना प्रासंगिक है कि सीओपीटी के प्रशुल्क आदेश दिनांक 1 अप्रैल 2013 में लागत मदों के अनुमानन में अनुमत वार्षिक वृद्धि 6.5 प्रतिशत है। अनुरक्षण निकर्षण के संशोधित अनुमान रु 132.54 करोड़ वर्ष 2012-13 में प्रतिवेदित वास्तविक अनुरक्षण निकर्षण लागत से 6.6 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाते हैं जो 1 अप्रैल 2013 के इसके मामले में अनुमत स्तर से उच्चतर पाया गया है। वर्ष 2013-14 के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित समग्र दृष्टिकोण के अनुसार वर्ष 2012-13 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों से 6.5 प्रतिशत की वृद्धि स्वीकार करते हुए सुविचारित किया गया है। तदनुसार, सुविचारित संशोधित अनुरक्षण निकर्षण लागत सीओपीटी द्वारा अनुमानित रु 132.54 के स्थान पर रु 131.97 करोड़ है।

वर्ष 2014-15 के लिए, पत्तन ने रु 151.23 करोड़ के अनुरक्षण निकर्षण लागत का अनुमान लगाया है जो वर्ष 2013-14 के लिए सीओपीटी द्वारा अनुरक्षण निकर्षण लागत के संशोधित अनुमानों में 14 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है। पत्तन ने बताया है कि वर्ष 2014-15 के लिए पत्तन चैनलों के अनुरक्षण निकर्षण के कार्य का टेंडर अभी किया जाना है और डीसीआई सहित संभावी बोलीदाताओं के साथ पत्तन की चर्चाओं के आधार पर वर्ष 2014-15 के लिए पूर्वानुमानित किया गया है और इसे उम्मीद है कि कीमत आगे और बढ़ेगी। पत्तन ने बताया है कि 2014-15 के बजट अनुमानों में अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत रु 150 करोड़ (बिना सर्विस टैक्स) है।

चूंकि हाल ही के सामान्य संशोधन के दौरान जिसे 1 अप्रैल 2013 को समाहारित किया गया था, प्रचालन लागत के अनुमानन में स्वीकृत वार्षिक वृद्धि 6.5 प्रतिशत है, वर्ष 2014-15 के लिए संशोधित अनुरक्षण निकर्षण लागत 1 अप्रैल 2013 के आदेश के प्रशुल्क आदेश में प्रचालन लागत के अनुमानन में स्वीकृत वार्षिक वृद्धि के अनुसार वर्ष 2013-14 के संशोधित अनुमानों में 6.5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि स्वीकृत करते हुए वर्ष 2014-15 के लिए संशोधित अनुरक्षण निकर्षण लागत को संशोधित किया गया है। तदनुसार, इस विश्लेषण में सुविचारित अनुरक्षण निकर्षण लागत के लिए संशोधित अनुमान वर्ष 2013-14 से 2014-15 के लिए रु 131.97 करोड़ और रु 140.55 करोड़ है जबकि तदनुसारी अवधि के लिए

सीओपीटी द्वारा रु0 132.48 करोड़ और रु0 151.23 करोड़ का अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2012-13 के लिए, अनुरक्षण निकर्षण लागत सीओपीटी द्वारा प्रोद्भूत वास्तविक व्यय के होते हुए रु0 123.92 करोड़ पर सुविचारित की गई है।

(viii) विभिन्न गतिविधियों के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत के प्रभाजन की संशोधित हिस्सेदारी :

- (क) पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, सीओपीटी ने अनुरक्षण निकर्षण लागत को पोत संबंधित गतिविधि के अधीन पत्तन देयताओं, पाइलटेज तथा बर्थ किरायों में अनुरक्षण निकर्षण लागत के प्रभाजन के अलावा पीओएल गतिविधि में वर्ष 2012-13, 2013-14 और 2014-15 के लिए क्रमशः रु0 1570.96 लाख, रु0 1629.46 लाख और रु0 1722.24 लाख प्रभाजित किया है। लागत विवरण से यह देखा गया है कि अनुरक्षण निकर्षण के प्रभाजन की प्रतिशत हिस्सेदारी पोत संबंधित गतिविधि के अधीन तीन उप गतिविधियों के प्रत्येक के लिए 29 प्रतिशत (87 प्रतिशत) और पीओएल गतिविधि के लिए शेष 13 प्रतिशत है। मौजूदा प्रस्ताव में पत्तन द्वारा दाखिल किए गए विवरण में, यह देखा गया है कि पोत संबंधित गतिविधि और पीओएल गतिविधि के अधीन उप-गतिविधियों के बीच अनुरक्षण निकर्षण लागत के प्रभाजन की हिस्सेदारी में बदलाव है। मौजूदा प्रस्ताव में दाखिल किए गए लागत विवरणों में, पत्तन ने पोत संबंधित गतिविधि के अधीन तीन उप गतिविधियों के प्रत्येक में कुल अनुरक्षण निकर्षण का 20.87 प्रतिशत कुल 62.61 प्रतिशत और शेष 37.39 प्रतिशत पीओएल गतिविधि के लिए प्रभाजित किया है।
- (ख) जब पीओएल गतिविधि के लिए अधिक आबंटन हेतु स्पष्टीकरण मांगा गया था तो सीओपीटी ने स्पष्ट किया था कि पत्तन ने अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव में केवल 2 मिलियन घन मी. के लिए पीओएल गतिविधि हेतु अनुरक्षण निकर्षण लागत पर विचार किया था जो डफरिन प्वाइंट से सीओटी तक चैनल के लिए था। इसने अब सीओटी तक आंतरिक चैनल के माध्यम से बाह्य पहुंच चैनल तक हटाए जाने वाले सिल्ट की संवर्धनात्मक मात्रा पर विचार करते हुए पीओएल गतिविधि में अनुरक्षण निकर्षण व्यय के प्रभाजन की मात्रा को संशोधित किया है। पत्तन ने वर्ष 2012-13 के लिए पीओएल गतिविधि के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत रु0 4633.00 के संबंध में विस्तृत गणनाएं भेजी हैं और स्पष्ट किया है कि अतिरिक्त रूप से हटाए गए सिल्ट की मात्रा सीओटी बर्थ के लिए 6.9 मिलियन घन मी. होती है जोकि पिछले सामान्य संशोधन प्रस्ताव में परिकल्पित 2 मिलियन घन मी. से अधिक है। तीन उप-गतिविधियाँ अर्थात् पत्तन सेवा, पाइलटेज तथा बर्थ किराये के प्रत्येक में प्रभाजित संशोधित अनुरक्षण निकर्षण लागत वर्ष 2012-13 के लिए रु0 2586.41 लाख है जोकि कुल मिलाकर रु0 7759.23 लाख है। यदि वर्ष 2012-13 के लिए रु0 4633.00 लाख की पीओएल गतिविधि में प्रभाजित संशोधित अनुरक्षण निकर्षण लागत जोड़ी जाती है तो कुल अनुरक्षण निकर्षण लागत रु0 12392.23 लाख परिगणित होगी, जैसा सीओपीटी द्वारा भेजा गया है। यह वास्तविक आधार पर बताया गया है। अनुवर्ती दो वर्षों के लिए भी, संशोधित अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत प्रभाजन की संशोधित हिस्सेदारी लागू करते हुए पत्तन द्वारा प्रभाजित की गई है। पोत संबंधित उप-गतिविधियों और पीओएल गतिविधि के बीच अनुरक्षण निकर्षण लागत के प्रभाजन की हिस्सेदारी में संशोधन के लिए कारण स्पष्ट करते हुए सीओपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के मददेनजर और यह भी स्वीकार करते हुए कि तेल पीएसयू अर्थात् बीपीसीएल, आईओसीएल और एचपीसीएल जिन्हें पत्तन द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरण उनके टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किए गए थे, सहित किसी भी उपयोक्ता ने पत्तन द्वारा संशोधित अनुरक्षण निकर्षण लागत के प्रभाजन पर कोई विपरीत टिप्पणी नहीं की थी, एक ओर पत्तन सेवा, पाइलटेज, बर्थ किराये के बीच और दूसरी ओर सीओपीटी द्वारा अनुसरित पीओएल गतिविधि पर अनुरक्षण निकर्षण लागत के प्रभाजन की संशोधित हिस्सेदारी पर विश्वास किया गया है और इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।
- (ग) तदनुसार, वर्ष 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित बताए गए रु0 123.92 करोड़ की संशोधित अनुरक्षण निकर्षण लागत और उपर्युक्त (ख) में यथा स्पष्ट सीओपीटी द्वारा पीओएल गतिविधि के लिए और पोत संबंधित गतिविधि के अधीन पत्तन देयताओं, पाइलटेज और बर्थ किराये में इसका प्रभाजन इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है। वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए, 6.5 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करने से अनुरक्षण निकर्षण लागत के अनुमानों में किए गए संशोधन के मददेनजर, पोत संबंधित गतिविधि के अधीन तीन उप-गतिविधियों के प्रत्येक में प्रभाजित अनुरक्षण निकर्षण लागत वर्ष 2013-14 के लिए रु0 2754.53 लाख, वर्ष 2014-15 के लिए रु0 2933.57 लाख है जबकि इसके स्थान पर तदुरुपी अवधि के लिए सीओपीटी द्वारा सुविचारित रु0 2772.62 लाख और रु0 3163.49 लाख है। पीओएल गतिविधि के लिए प्रभाजित अनुरक्षण निकर्षण लागत वर्ष 2013-14 में रु0 4934.15 लाख, वर्ष 2014-15 में रु0 5254.86 लाख है जबकि इसके स्थान पर तदनुकुरपी अवधि के लिए सीओपीटी द्वारा सुविचारित रु0 4937.00 लाख और रु0 5633.00 लाख है।
- (घ) पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश के दौरान, बीओटी प्रचालक से अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का 50 प्रतिशत पत्तन देयताओं, पाइलटेज और बर्थ किराये से अनुरक्षण निकर्षण लागत को पूरा करने के लिए सुविचारित किया गया था जबकि इसके विपरीत पत्तन द्वारा 25 प्रतिशत पर विचार किया गया था। अनुरक्षण निकर्षण लागत को पूरा करने के लिए राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का अनुमान पिछले प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा यथा सुविचारित बनाए रखे गए हैं। पीओएल प्रहस्तन गतिविधि के संदर्भ में, पत्तन ने पिछले प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव के साथ-साथ मौजूदा प्रस्ताव में पीओएल प्रहस्तन गतिविधि की अनुरक्षण निकर्षण लागत को पूरा करने के लिए राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का किसी हिस्से पर विचार नहीं किया था। यह स्वीकार करना होगा कि पीओएल गतिविधि को आबंटित अनुरक्षण निकर्षण लागत 12.5 मीटर के वर्धित डुबाव को बनाए रखने के लिए पीओएल उपयोक्ताओं की विशिष्ट मांग को पूरा करने के मददेनजर है। इसलिए, राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति को पीओएल प्रहस्तन गतिविधि के लिए अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत से प्रति-सहायिकी करने की जरूरत नहीं है। इसलिए, पीओएल गतिविधि की अनुरक्षण निकर्षण लागत को पूरा करने के लिए राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का किसी भाग को प्रभाजित नहीं करने का सीओपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण हमारे विश्लेषण में भी बनाए रखा गया है।

(ix) कच्चे तेल और पीओएल के लिए संशोधित यातायात अनुमान:

- (क) पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, सीओपीटी ने मूलतः वर्ष 2012-13 से 2014-15 के प्रत्येक वर्ष के लिए 14 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) पर पीओएल यातायात का अनुमान लगाया था जिसमें से पत्तन ने बर्थों पर 9.5 एमटीपीए और 4.5 एमटीपीए एसपीएम के यातायात का अनुमान लगाया था, जैसाकि अप्रैल 2013 के आदेश के अनुच्छेद सं. 12(v)(क)(i) में प्रतिवेदित किया गया है। उसके बाद, पत्तन ने 12वीं पंचवर्षीय योजना के अनुसार यातायात अनुमानों को संशोधित किया था और समग्र पीओएल यातायात संशोधित कर वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए क्रमशः 14.40 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए), 16 एमटीपीए और 17.23 एमटीपीए किया था। जैसाकि अप्रैल 2013 आदेश के पैरा 11 (v) (क) में उल्लेख किया गया है, हमारे विश्लेषण में, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित पीओएल का संशोधित यातायात पत्तन द्वारा लागू की गई कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी अंगीकृत करते हुए पत्तन बर्थ और एसपीएम के बीच क्रमशः 32 प्रतिशत और 68 प्रतिशत अनुपात में प्रभाजित किया था। परिणामस्वरूप, एसपीएम पर कच्चे तेल के लिए रु 25 प्रति टन और पत्तन बर्थ पर प्रहस्तित पीओएल के लिए रु 65 प्रति टन की घाटशुल्क दर लागू करते हुए आय अनुमानों को भी संशोधित किया था।
- पत्तन ने मौजूदा कार्यवाही में कहा है कि एसपीएम का यातायात 9.5 एमएमटीपीए से अधिक नहीं हो सकता और इसलिए एसपीएम पर कच्चे तेल के लिए आय का अनुमान वर्ष 2012-13 से 2014-15 के प्रत्येक वर्ष के लिए 9.5 एमटीपीए पर सीमित किया गया है। इस संदर्भ में, यह बताना प्रासंगिक है कि मौजूदा कार्यवाही के दौरान, पत्तन ने बताया है कि वर्ष 2012-13 में प्रहस्तित समग्र कच्चे तेल और पीओएल यातायात 13.90 एमएमटीपीए है जिसमें से 10.06 एमएमटीपीए कच्चा तेल एसपीएम पर प्रहस्तित किया जाता है और पीओएल का 3.84 एमटीपीए पत्तन बर्थों पर प्रहस्तित किया जाता है। इसके अलावा, 1 अप्रैल 2013 से 31 अक्टूबर 2013 तक प्रथम सात महीनों में प्रहस्तित वास्तविक पीओएल तथा एसपीएम यातायात 8.75 मिलियन टन बताया गया है जिसमें पत्तन के बर्थों पर पीओएल का 2.37 मिलियन टन और एसपीएम पर कच्चे तेल का 6.37 मिलियन टन शामिल है। वर्ष 2013-14 के प्रथम सात महीनों के लिए प्रहस्तित बताए गए एसपीएम पर कच्चे तेल और पत्तन बर्थों पर वास्तविक पीओएल यातायात यदि 2013-14 के पूर्व वर्ष के लिए अनुमान लगाया जाता है, यह पत्तन बर्थों में पीओएल का 4.06 मिलियन टन और एसपीएम पर 10.92 मिलियन टन कच्चा तेल परिगणित होगा। चूंकि सीओपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात दर्शाता है कि पत्तन ने 9.50 एमटीपीए से अधिक एसपीएम पर कच्चा तेल प्रहस्तित किया है, इसलिए सीओपीटी द्वारा यथा सुविचारित 9.50 एमटीपीए पर एसपीएम के कच्चा तेल यातायात को सीमित रखने का कोई औचित्य नहीं है।
- पत्तन बर्थ पर 3.39 मिलियन टन पीओएल के लिए पीओएल उत्पाद और एसपीएम पर 9.5 मिलियन टन कच्चा तेल से सीओपीटी द्वारा अनुमानित घाटशुल्क आय वर्ष 2012-13 के लिए पत्तन द्वारा प्रहस्तित बताए गए वास्तविक यातायात के अनुसार नहीं पाया गया है और वर्ष 2013-14 के लिए अनुमानित यथानुपाति यातायात पत्तन द्वारा प्रहस्तित वास्तविक पीओएल तथा कच्चे तेल के प्रथम सात महीनों पर आधारित है।
- वर्ष 2012-13 के लिए पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाए गए वास्तविक यातायात आंकड़ों के मद्देनजर, वर्ष 2012-13 के लिए पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में अनुमानित पत्तन बर्थों पर एसपीएम तथा पीओएल पर कच्चे तेल का यातायात संशोधित कर एसपीएम पर 10.06 एमएमटीपीए कच्चा तेल और पत्तन बर्थों पर पीओएल का 3.84 एमटीपीए किया है। वर्ष 2012-13 के लिए पत्तन के बर्थों पर एसपीएम तथा पीओएल पर कच्चे तेल से घाटशुल्क आय के अनुमान में भी तदनुसारी संशोधन किया गया है।
- (ख) वर्ष 2013-14 के लिए, यह देखा गया है कि पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में एसपीएम पर कच्चे तेल का यातायात 10.88 मिलियन टन सुविचारित किया गया है जो वर्ष 2013-14 के लिए सात महीनों के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर विपथित एसपीएम पर 10.92 मिलियन टन के यथानुपातित कच्चा तेल यातायात अनुमान के बहुत करीब है। इसलिए, वर्ष 2013-14 के लिए एसपीएम पर कच्चे तेल के यातायात तथा आय अनुमानों के संदर्भ में कोई संशोधन नहीं किया गया है।
- वर्ष 2013-14 के लिए 10.88 मिलियन टनों पर सुविचारित एसपीएम पर कच्चे तेल का यातायात वर्ष 2012-13 में प्रहस्तित 10.06 मिलियन टन के वास्तविक यातायात से 8.15 प्रतिशत वृद्धि दर्शाता है। उसके विपरीत, अप्रैल 2013 आदेश में वर्ष 2014-15 के लिए अनुमानित एसपीएम पर कच्चे तेल का यातायात 11.72 मिलियन टन वर्ष 2013-14 के यातायात अनुमानों से 7.77 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है जोकि तत्काल पूर्ववर्ती वर्ष 2013-14 में एसपीएम पर कच्चे तेल यातायात में अर्जित वृद्धि स्तर के अनुसार है। इस औचित्य पर, एसपीएम का कच्चा तेल यातायात पिछले प्रशुल्क आदेश में यथा अनुमानित वर्ष 2014-15 के लिए 11.72 मिलियन टन पर बनाए रखा गया है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए एसपीएम से आय अनुमान भी पिछले प्रशुल्क आदेश में क्रमशः रु 2420 लाख और रु 2929.10 लाख पर यथा अनुमानित बनाए रखा गया है।
- (ग) पत्तन ने अपने मौजूदा प्रस्ताव में निवेदन किया है कि सामान्य संशोधन प्रस्ताव में अनुमानित पीओएल यातायात उच्चतर स्तर पर था और इसे कम करने का अनुरोध किया था। अब दाखिल किए गए लागत विवरण में, सीओपीटी ने वर्ष 2013-14 और 2014-15 के प्रत्येक वर्ष के लिए पीओएल गतिविधि में घाटशुल्क आय के अनुमान के लिए 3.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर पत्तन बर्थ पर पीओएल यातायात का अनुमान लगाया है। पत्तन ने हमारे अनुरोध पर 1 अप्रैल 2013 से 31 अक्टूबर 2013 तक वर्ष 2013-14 के प्रथम सात महीनों के लिए पत्तन के बर्थों पर प्रहस्तित वास्तविक यातायात 2.37 मिलियन टन प्रेषित किया है। पत्तन बर्थों पर पीओएल यातायात 2013-14 के प्रथम सात महीनों के लिए प्रहस्तित बताए गए वास्तविक पीओएल यातायात के आधार पर 2013-14 के पूर्ण वर्ष के लिए यथानुपात निर्धारित किए गए हैं। तदनुसार, वर्ष 2013-14 के लिए पत्तन के बर्थ पर पीओएल का यातायात 4.06 मिलियन टन पर सुविचारित किया गया है और उससे आय रु 65 प्रति टन की प्रचलित घाटशुल्क दर लागू करते हुए रु 2639 लाख पर अनुमानित किया गया है।
- (घ) वर्ष 2014-15 के लिए पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में अनुमानित पीओएल यातायात 5.51 मिलियन टन तत्काल पिछले वर्ष 2013-14 के अनुमानों 5.12 मिलियन टन में 7.6 प्रतिशत की वृद्धि दर दर्शाता है। उसके विपरीत, 4.06 मिलियन टन पर सात महीनों के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2013-14 के लिए अनुमानित यथानुपातित पीओएल यातायात वर्ष 2012-13 में पत्तन द्वारा प्रहस्तित 3.84 मिलियन टन के वास्तविक पीओएल यातायात में 5.7 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है। मौजूदा प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा

किए गए निवेदनों के मद्देनजर कि पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित पीओएल यातायात उच्चतर स्तर पर हैं और 2012-13 के पूर्ण वर्ष और 2013-14 के सात महीनों के लिए विपथित पीओएल यातायात में वास्तविक वृद्धि पर आधारित है, पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित वर्ष 2014-15 के लिए पीओएल यातायात का अनुमान 5.51 मिलियन टन संशोधित किया गया है और वर्ष 2013-14 में पीओएल यातायात में अर्जित 5.7 वृद्धि लागू करते हुए 4.29 मिलियन टन पर सुविचारित किए गए हैं। परिणामस्वरूप, वर्ष 2014-15 के लिए पीओएल गतिविधि के लिए लागत विवरण में आय अनुमान भी संशोधित पीओएल यातायात पर रु0 65 प्रति टन की घाटशुल्क दर लागू करते हुए संशोधित किया है और रु0 2789.42 लाख पर अनुमानित किया गया है।

(ड) यह देखा गया है कि सीओपीटी ने पत्तन बर्थों पर पीओएल यातायात और एसपीएम पर कच्चे तेल के अनुमान को कम किया है, इसने पोत संबंधित आय में तदनुरूपी कटौती नहीं की है। पीओएल पोतों की संख्या में कटौती के बारे में पत्तन द्वारा कोई ब्योरे उपलब्ध नहीं करवाए जाने की वजह से, यह संभव नहीं है कि अनुमानित पीओएल यातायात में कटौती की वजह से पोत संबंधित आय में कटौती उपयुक्ततः निर्धारित करना संभव नहीं है। तथापि, स्वीकार करते हुए कि पत्तन बर्थ पर पीओएल यातायात वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए क्रमशः 17 प्रतिशत, 21 प्रतिशत और 22 प्रतिशत कटौती करने के लिए अनुमानित किया गया है, पीओएल यातायात के अनुमानों पर मौजूदा विश्लेषण पिछले प्रशुल्क आदेश में विश्वास किया गया था जिसका पोत संबंधित आय को कम करने पर प्रभाव पड़ा था परन्तु उसी समय पोत संबंधित आय में कटौती का अनुमान लगाने के लिए अपेक्षित ब्योरे सीओपीटी द्वारा नहीं भेजने की वजह से, वर्ष 2012-13 के लिए 5 प्रतिशत की तदर्थ कटौती, और वर्ष 2013-14 तथा 2014-15 के प्रत्येक वर्ष में 7 प्रतिशत को पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित पत्तन देयताओं, पाइलटेंज तथा बर्थ किराये के आय अनुमानन में लिया गया है।

(X) ऊपर दिए गए विश्लेषण के आलोक में, समग्र पत्तन के लिए लागत विवरण और पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में सुविचारित वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए विभिन्न मुख्य गतिविधियों/उप-गतिविधियों के लिए संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-1 (क) से (ब) रूप में संलग्न किए गए हैं। संशोधित लागत विवरणों के सारबद्ध परिणाम निम्नलिखित हैं:-

क्र.सं.	विवरण	प्रचालन आय (रु0 करोड़ों में)				निवल अधिशेष/(घाटा) (रु0 करोड़ों में)				निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में			औसत अधिशेष/घाटा %
		2012-13	2013-14	2014-15	Total	2012-13	2013-14	2014-15	Total	2012-13	2013-14	2014-15	
1	समग्र सीओपीटी	367.10	417.07	467.88	1252.05	-91.14	-47.01	-10.28	-148.43	-24.83%	-11.27%	-2.20%	-11.86%
2	कार्गो संबंधित	124.81	141.97	160.61	427.39	-40.98	-32.47	-21.88	-95.33	-32.83%	-22.87%	-13.62%	-22.31%
3	पोत संबंधित	195.43	227.33	258.61	681.37	-21.36	18.24	47.77	44.65	-10.93%	8.02%	18.47%	6.55%
4	संपदा	46.86	47.76	48.67	143.29	-28.80	-32.78	-36.18	-97.76	-61.45%	-68.63%	-74.34%	-68.22%
5	समग्र सीओपीटी संपदा अतिरिक्त	320.24	369.31	419.21	1108.76	-62.34	-14.23	25.90	-50.68	-19.47%	-3.85%	6.18%	-4.57%
क	कार्गो प्रहस्तन												
1	सामान्य कार्गो	25.98	30.74	35.27	91.98	-65.45	-64.97	-64.00	-194.42	-251.95%	-211.39%	-181.48%	-211.38%
2	पीओएल	24.96	26.39	27.89	79.24	-35.90	-38.12	-40.50	-114.53	-143.82%	-144.46%	-145.21%	-144.52%
3	उर्वरक	4.52	4.52	4.67	13.71	0.86	0.54	0.37	1.77	19.10%	11.85%	7.94%	12.91%
4	एसपीएम - घाटशुल्क	25.15	27.20	29.29	81.64	25.15	27.20	29.29	81.64	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
5	एफ.सी. पेरियार	0.12	0.12	0.13	0.38	-0.62	-0.65	-0.66	-1.93	-519.14%	-516.72%	-505.70%	-513.63%
6	भरण और खाली करना	1.56	1.64	1.72	4.93	-7.54	-7.83	-8.00	-23.37	-482.60%	-476.87%	-464.20%	-474.26%
7	राजस्व हिस्सेदारी का 50%	42.52	51.36	61.63	155.51	42.52	51.36	61.63	155.51	100.00%	100.00%	100.00%	100.0%
	कुल	124.81	141.97	160.61	427.39	-40.98	-32.47	-21.88	-95.33	-32.83%	-22.87%	-13.62%	-22.31%
ख	पोत संबंधित												
1	पत्तन देयताएं	43.68	50.71	57.75	152.14	21.49	29.28	37.35	88.13	49.20%	57.74%	64.68%	57.92%
2	पाइलटेंज	77.23	89.66	102.11	269.00	-22.87	-12.29	-1.18	-36.34	-29.62%	-13.71%	-1.15%	-13.51%
3	बर्थ किराया	41.87	48.61	55.35	145.83	6.14	13.48	20.90	40.52	14.66%	27.73%	37.76%	27.78%
4	शुल्क गोदीकरण	0.30	0.30	0.30	0.90	-0.32	-0.35	-0.37	-1.04	-106.90%	-115.66%	-122.44%	-115.0%
5	नेहरू शताब्दी	0.00	0.00	0.00	0.00	-36.39	-25.88	-25.74	-88.02	--	--	--	--
6	जल आपूर्ति - बार्ज	0.75	0.78	0.82	2.35	-0.11	-0.10	-0.09	-0.30	-14.35%	-13.25%	-11.10%	-12.85%
7	जल आपूर्ति - तट	0.16	0.16	0.17	0.49	-0.77	-0.81	-0.85	-2.43	-495.24%	-497.81%	-492.41%	-495.11%
8	एसपीएम - पाइलटेंज तथा टग	30.38	36.03	41.03	107.45	10.40	13.85	16.67	40.92	34.24%	38.43%	40.62%	38.09%
9	सुरक्षा प्रभार	1.07	1.07	1.07	3.21	1.07	1.07	1.07	3.21	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
	कुल	195.43	227.33	258.61	681.37	-21.36	18.24	47.77	44.65	-10.93%	8.02%	18.47%	6.55%

(क) उपर्युक्त स्थिति से यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए समग्र पत्तन हेतु प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति लगभग -11.86 प्रतिशत का घाटा दर्शाता है। पूरी तरह से, घाटा 1 अप्रैल 2013 के प्रशुल्क संशोधन आदेश में अनुमानित रु0 (-) 72.50 करोड़ के कुल घाटे के विपरीत रु0 (-)148.43 करोड़ परिगणित होता है। 1 अप्रैल 2013 के प्रशुल्क आदेश को पारित करते समय, दो वर्षों 2013-14 और 2014-15 के लिए अनुमानित लागत स्थिति पर विचार करने का निर्णय लिया गया था क्योंकि वित्तीय वर्ष 2012-13 पहले ही समाप्त हो चुका है। मौजूदा प्रस्ताव में लागत स्थिति का विश्लेषण करते समय यही दृष्टिकोण अब भी बनाए रखा गया है। दो वर्षों 2013-14 तथा 2014-15 के लिए स्थिति तदनुसारी अवधि के लिए पिछले आदेश में प्रदर्शित 0.29 प्रतिशत के अधिशेष के विपरीत (-)6.47 प्रतिशत औसत घाटा दर्शाता है। पूरी तरह से, कुल घाटा 1 अप्रैल 2013 के प्रशुल्क आदेश में अनुमानित रु0 2.67 करोड़ के अधिशेष के विपरीत रु0 (-)57.30 करोड़ परिगणित होता है।

(ख) पूरी तरह से, एकल आधार पर, पोत संबंधित गतिविधि अप्रैल 2013 आदेश में अनुमानित रु0 9.26 करोड़ के कुल निवल अधिशेष के विपरीत उक्त दो वर्षों के लिए रु0 66.02 करोड़ का कुल निवल अधिशेष दर्शाता है। यह पहले अनुमानित 1.79 प्रतिशत के निवल अधिशेष के विपरीत 13.59 प्रतिशत का औसत निवल अधिशेष परिगणित होता है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि तदनुसारी अवधि के लिए

अप्रैल 2013 आदेश में अनुमानित रु0 62.37 करोड़ के कुल निवल अधिशेष के विपरीत रु0 (-)54.35 करोड़ का कुल घाटा दर्शाती है। प्रतिशत के रूप में, औसत घाटा 1 अप्रैल 2013 के पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित 19.65 प्रतिशत के औसत अधिशेष के विपरीत (-)17.96 प्रतिशत परिगणित होता है।

(ग) संपदा गतिविधि से संबंधित लागत स्थिति इस कार्यवाही में कोई बदलाव नहीं किया गया है।

(घ) दो वर्षों की अवधि के लिए संपदा गतिविधि के अलावा समग्र पत्तन के लिए अनुमानित लागत स्थिति अप्रैल 2013 में अनुमानित रु0 71.63 करोड़ अधिशेष के विपरीत रु0 11.66 करोड़ का कुल अधिशेष दर्शाती है और तदनुरूपी अवधि के लिए अनुमानित प्रचालन आय के प्रतिशत के अनुसार, निवल अधिशेष पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित 8.59 प्रतिशत के औसत निवल अधिशेष के विपरीत 1.48 प्रतिशत का औसत परिगणित होता है। वर्तमान कार्यवाही के सापेक्ष 1 अप्रैल 2013 के प्रशुल्क आदेश में विश्वास की गई लागत स्थिति में तैयार किए गए लागत विवरण में दो वर्षों 2013-14 और 2014-15 के लिए समग्र स्थिति में रु0 59.97 करोड़ (रु0 71.63 करोड़ घटाव रु0 11.66 करोड़) का अन्तर ऊपर दिए गए विश्लेषण में स्पष्ट किए गए कारणों से पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित लागत विवरण में किए गए समायोजनों की वजह से है और वर्ष 2013-14 तथा 2014-15 के लिए इसका प्रभाव संक्षिप्त रूप से नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(रु0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	2013-14	2014-15	कुल
(i)	पिछले प्रशुल्क आदेश में विश्वास किए गए अनुमानों के सापेक्ष अनुरक्षण निकर्षण लागत में वृद्धि का प्रभाव।	663.41	807.58	1470.99
(ii)	पीओएल यातायात पर अनुमानित कटौती के लेखा पर पीओएल से घाटशुल्क आय में कटौती का प्रभाव।	689.00	794.42	1483.42
(iii)	पीओएल यातायात में अनुमानित कटौती के लेखा पर पोत संबंधित आय में 7 प्रतिशत की तदर्थ कटौती का प्रभाव	1422.46	1619.86	3042.32
(iv)	कुल (i + ii + iii)	2774.87	3221.86	5996.73

(ङ) अनुवर्ती अनुच्छेद में यथा चर्चित अनुमोदित पत्तन के बर्थ अर्थात् सीओटी, एनटीबी तथा एसटीबी में प्रहस्तित पीओएल उत्पादों तथा कच्चे तेल के लिए प्रति टन आधार पर विशेष निकर्षण लेवी की शुरुआत के साथ मौजूदा कार्यवाही में, पत्तन को सीओटी में अनुरक्षण निकर्षण लागत को पूरा करने के लिए दो वर्षों 2013-14 (1 नवम्बर 2013 से आगे) से 31 मार्च 2015 तक के लिए रु0 22.14 करोड़ का अतिरिक्त राजस्व अर्जित होगा।

इस आदेश में अनुमोदित विशेष निकर्षण लेवी से प्रोद्भूत होने की संभावना वाले राजस्व पर विचार करने के बाद, वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए कुल निवल अधिशेष अब तैयार किए गए लागत विवरण में अनुमानित संपदा गतिविधि के सिवाय रु0 11.66 करोड़ से बढ़कर रु0 33.80 करोड़ हो जाएगा। यह अप्रैल 2013 के पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित रु0 71.63 करोड़ के कुल राजस्व के भीतर होगा जिसमें इस प्राधिकरण ने 31 मार्च 2012 को एक्यूयोरियल मूल्यांकन के अनुसार और सिवाय संपदा गतिविधि के वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित रु0 46.37 करोड़ के निवल अधिशेष के मद्देनजर भी अपेक्षा की तुलना में पेंशन निधि में रु0 1273 करोड़ की भारी कमी के मद्देनजर सीओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित तत्कालीन मौजूदा दरमान में यथास्थिति बनाए रखने का निर्णय लिया था। सिवाय संपदा गतिविधि वर्ष 2012-13 के लिए निवल घाटा मौजूदा कार्यवाही में तैयार किए गए लागत विवरण में रु0 62.34 करोड़ की वृद्धि का अनुमान लगाया गया है।

जैसाकि पहले बताया गया है, अब तैयार किए गए लागत विवरण में दर्शाए गए उस मामले के लिए घाटे में वृद्धि अथवा समग्र राजस्व अधिशेष में कटौती वर्धित अनुरक्षण निकर्षण लागत और पीओएल यातायात में कटौती की वजह से होता है और घाटशुल्क आय में परिणामी कटौती तथा पोत संबंधित आय में अनुमानित तदर्थ कटौती के सापेक्ष पिछले प्रशुल्क आदेश में विश्वास किए गए अनुमानों के सापेक्ष है। यहां पर दोहराना प्रासंगिक है कि सम्पूर्ण कार्यवाही अनुरक्षण निकर्षण लागत वसूल करने के लिए विशिष्ट पत्तन बर्थों पर प्रहस्तित पीओएल उत्पादों तथा कच्चे तेल के लिए विशेष प्रति टन निकर्षण दर निर्धारित करने के सीमित प्रयोजन से की गई है। सीओपीटी ने पीओएल के लिए मौजूदा घाटशुल्क दर में ऊर्ध्वमुखी संशोधन की मांग की सिवाय किसी भी अन्य प्रशुल्क मद में संशोधन की मांग नहीं की थी। ऐसी स्थिति में, पत्तन बर्थों अर्थात् सीओटी, एनटीबी तथा एसटीबी में प्रहस्तित पीओएल उत्पादों और कच्चे तेल के लिए विशेष प्रति टन निकर्षण लेवी निर्धारित करने के सिवाय 1 अप्रैल 2013 के प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित दरमान में यथास्थिति बनाए रखी गई है।

(xi) सीओपीटी ने अपने प्रचालनों को वालरपादम में आईजीटीपीएल स्थानांतरण के साथ क्यू 8 और क्यू 9 में 12.5 मीटर का डुबाव व्यवस्थित करने के लिए पत्तन के दायित्व की तारीख अर्थात् 18 फरवरी 2011 से पूर्वव्यापी प्रभाव से पीओएल से घाटशुल्क दर में वृद्धि की मांग की थी। इसने बाद में वित्तीय वर्ष 2012-13 से पीओएल के घाटशुल्क दर में पूर्वव्यापी संशोधन की मांग की थी। दोनों तेल पीएसयू अर्थात् बीपीसीएल एवं आईओसीएल ने दर में पूर्वव्यापी संशोधन पर आपत्ति उठाई थी और भावी प्रभाव से लागू करने का अनुरोध किया था। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश पूर्वव्यापी प्रभाव से दरों के अनुमोदन प्रदान किए जाने की अनुशंसा नहीं की थी, चूंकि वर्ष 2012-13 पहले ही समाप्त हो चुका था, पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश पारित करते समय, वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए लागत स्थिति का आखिरकार विश्लेषण किया गया था। विशेष प्रति टन निकर्षण लेवी पर पहुंचने के लिए मौजूदा मामले में यही दृष्टिकोण अनुसरित किया गया है। तदनुसार, वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए पीओएल गतिविधि के लिए लागत स्थिति पर विचार किया गया है। इसलिए, वर्ष 2012-13 से पूर्वव्यापी प्रभाव से विशेष निकर्षण लेवी के लिए अनुमोदन की मांग को स्वीकार नहीं किया जा सकता।

- (xii) यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पीओएल के लिए घाटशुल्क दर में ऊर्ध्वमुखी संशोधन की मांग करने वाला सीओपीटी का प्रस्ताव पीओएल गतिविधि से संबंधित लागत विवरण में आने वाले घाटे की वसूली के लिए है जो मुख्यतः पीओएल यातायात एवं पूर्ववर्ती अनुमानों में कटौती और पत्तन द्वारा संशोधित अनुरक्षण निकर्षण लागत की वजह से है। पीओएल के लिए संशोधित घाटशुल्क दर पर पहुंचने के लिए, पत्तन ने पीओएल गतिविधि के लिए अनुमानित निवल घाटे के विपरीत एसपीएम गतिविधि से अनुमानित सम्पूर्ण निवल अधिशेष समायोजित किया था।
- यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि बीपीसीएल ने दावा किया है कि एसपीएम के लिए 2003 में सीओपीटी के साथ हस्ताक्षर किया गया एमओयू एसपीएम पर कच्चे तेल की घाटशुल्क दर में कटौती परिकल्पित करता है यदि एसपीएम पर मात्रा 9.00 एमटीपीए पार करती है। उन्होंने टिप्पणी की थी कि हालांकि एसपीएम पर मात्रा 9 एमटीपीए से अधिक हो चुकी है, सीओपीटी ने एसपीएम पर कच्चे तेल के लिए घाटशुल्क दर में किसी कटौती का प्रस्ताव नहीं किया है। यह उल्लेखनीय है कि इस कार्यवाही में पत्तन पीओएल के लिए प्रस्तावित संशोधित घाटशुल्क दर पर पहुंचने के लिए पीओएल में घाटे के विपरीत एसपीएम गतिविधि से सम्पूर्ण निवल अधिशेष को पहले ही समायोजित कर चुका है, जिसे पीओएल के विशेष निकर्षण लेवी पर पहुंचने के प्रयोजन से सुविचारित किया गया है।
- (xiii) 2013-14 के प्रथम सात महीनों के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित पीओएल तथा कच्चा तेल के वास्तविक यातायात से संबंधित सूचना से, यह देखा गया है कि सीओपीटी नॉर्थ बर्थ बर्थ (एनटीबी), साऊथ टैंकर बर्थ (एसटीबी) और बोट ट्रेन पियर पर पत्तनों बर्थों में पीओएल उत्पादों का प्रहस्तन मुख्यतः एसपीएम पर करता है। चूंकि 12.5 मीटर का वर्धित डुबाव केवल सीओटी में ही बनाए रखने की आवश्यकता है, इसलिए पत्तन से एसटीबी तथा एनटीबी तगि सीओटी पर सभी पीओएल कार्गो के लिए एकसमान रूप से घाटशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि वसूल करने के आधार का औचित्य बताने का अनुरोध किया गया था।
- पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पीओएल पोत एनटीबी तथा एसटीबी में कार्गो उतारता अथवा चढ़ाता है और तब सीओटी को स्थानांतरित किया जाता है और 12.5 मीटर के वर्धित डुबाव का लाभ प्राप्त करता है। इसलिए, सीओपीटी ने अनुरोध किया है कि बर्थों – एनटीबी, एसटीबी और सीओटी को एक पृथक श्रेणी के रूप में बराबर माना जाना चाहिए और प्रस्तावित घाटशुल्क दर एनटीबी, एसटीबी और सीओटी पर प्रहस्तित पीओएल के लिए एकसमान रूप से लागू किया जाना चाहिए। बीपीसीएल ने इस स्थिति का समर्थन किया है और सहमति व्यक्त की है कि संशोधित घाटशुल्क दर एनटीबी, एसटीबी तथा सीओटी पर प्रहस्तित पीओएल के लिए लागू की जानी चाहिए।
- तथापि, बीपीसीएल ने बताया है कि कुछ निजी पक्ष पीओएल इनपुट के लिए एससीबी का प्रयोग कर रहे हैं इसलिए प्रस्तावित संशोधित घाटशुल्क दर एससीबी पर प्रहस्तित पीओएल पर विस्तारित और लागू किया जाना चाहिए और तेल पीएसयू के लिए एकसमान व्यवहार होना चाहिए। सीओपीटी ने इस संदर्भ में स्पष्ट किया है कि एससीबी पर पत्तन 12,000 के अधिकतम डीडब्ल्यूटी के साथ 9.14 मीटर डुबाव और 16,000 का विस्थापन उपलब्ध करवाता है जोकि एनटीबी तथा एसटीबी पर उपलब्ध सुविधा की अपेक्षा बहुत कम है। पत्तन ने आगे यह भी स्पष्ट किया है कि एससीबी माटनचेरी चैनल में घाट की अन्य साइड पर है। यह भी पुष्टि की गई है कि एससीबी पर प्रहस्तित पीओएल पोतों को सीओटी में 12.5 मीटर के वर्धित डुबाव का लाभ नहीं मिलता है। वसूली-योग्य प्रशुल्क मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.11.1 में यथा विनिर्दिष्ट उपलब्ध करवाई गई सुविधाओं के साथ शुरू किया जाना चाहिए। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के मद्देनजर और प्रशुल्क दिशानिर्देश स्थिति को मद्देनजर रखते हुए, यह उपयुक्त और औचित्यपरक नहीं पाया गया है कि एससीबी पर प्रहस्तित पीओएल वर्धित प्रशुल्क अदा करे जब वे सीओटी में वर्धित डुबाव का लाभ नहीं ले रहे हों। इसके अलावा, बीपीसीएल के सुझाव से एससीबी में प्रहस्तित पीओएल से सीओटी/एनटीबी/एसटीबी तक प्रतिसहायिकी का प्रवाह आएगा। ऐसी स्थिति में, एससीबी में प्रहस्तित पीओएल तथा कच्चा तेल एवं बोट ट्रेन पियर पत्तन के बर्थ में प्रहस्तित पीओएल से विशेष प्रति टन निकर्षण लेवी पर पहुंचने के लिए दायरे से बाहर रखे जाते हैं।
- (xiv) सीओपीटी ने पीओएल के घाटशुल्क दर में मांग की गई वृद्धि पर पहुंचने के लिए वर्ष 2013-14 और 2014-15 के प्रत्येक के लिए 3.50 मिलियन टन के पीओएल यातायात पर विचार किया है। बीपीसीएल ने वर्ष 2013-14 के लिए 3.70 मिलियन टन और वर्ष 2014-15 के लिए 3.90 मिलियन टन सीओटी, एनटीबी तथा एसटीबी पर पीओएल यातायात दर्शाया है। तथापि, अनुमानित यातायात के लिए बीपीसीएल द्वारा आधार नहीं दिया गया है। इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, सीओटी, एनटीबी तथा एसटीबी के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित प्रथम सात महीनों (अर्थात् 1 अप्रैल, 2013 से 31 अक्टूबर 2013) के लिए वर्ष 2013-14 के लिए वास्तविक पीओएल यातायात 2.317 मिलियन टन पूरे वर्ष के लिए यथानुपातित किया गया है और 3.97 मिलियन टन पर ऐसे पहुंचे यातायात पर विचार किया गया है। वर्ष 2014-15 के लिए इन तीन पत्तन बर्थों का पीओएल यातायात 2013-14 पीओएल यातायात अनुमान को आधार रूप में लेते हुए और 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों से अधिक वर्ष 2013-14 में पीओएल यातायात में अर्जित 5.7 प्रतिशत की वृद्धि लागू करते हुए निर्धारित किया गया है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पीओएल गतिविधि से आय अनुमानन पत्तन के बर्थ पर प्रहस्तित समग्र पीओएल यातायात के संदर्भ में किया गया है। जबकि, पीओएल के लिए विशेष निकर्षण दर निर्धारित करने के लिए, सीओटी, एसटीबी तथा एनटीबी का प्रासंगिक पीओएल यातायात सीओपीटी के प्रस्ताव के अनुसार सुविचारित किए गए हैं। उपर्युक्त विश्लेषण के आलोक में, विशेष प्रति टन निकर्षण लेवी पर पहुंचने के लिए सुविचारित सीओटी, एनटीबी तथा एसटीबी का पीओएल यातायात वर्ष 2013-14 के लिए 3.97 मिलियन टन और वर्ष 2014-15 के लिए 4.20 मिलियन टन है। विचार करते हुए कि अनुमोदित विशेष निकर्षण लेवी अनुवर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किए गए कारणों से 1 नवम्बर 2013 से लागू की गई है, वर्ष 2013-14 के लिए सीओटी, एनटीबी तथा एसटीबी के लिए पीओएल यातायात 2013-14 के पांच महीनों अर्थात् नवम्बर 2013 से मार्च 2014 के लिए यथानुपात सुविचारित किया गया है।
- (xv) (क) सीओपीटी ने पीओएल के लिए घाटशुल्क दर में वर्ष-वार परिकल्पित वृद्धि वर्ष 2012-13 के लिए रु 45.90 प्रति टन, वर्ष 2013-14 के लिए रु 52.60 प्रति टन और वर्ष 2014-15 के लिए रु 84.78 प्रति टन है। तदनुसार, सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित पीओएल के लिए संशोधित घाटशुल्क दर वर्ष 2012-13 के लिए रु 110.91 प्रति टन, वर्ष 2013-14 के लिए 117.60 प्रति टन और वर्ष 2014-15 के लिए रु 149.78 प्रति टन है। जैसाकि पहले बताया गया है, पीओएल के लिए विशेष प्रति टन निकर्षण लेवी वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए लागत स्थिति के आधार पर निर्धारित की गई है। हमारी कार्यवाही में, वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए पीओएल गतिविधि में समेकित निवल घाटा स्थिति वर्षवार भिन्न-भिन्न दर परिकल्पित करने की बजाय सुविचारित की गई है। जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए रु 5649.10 लाख पर अनुमानित एसपीएम गतिविधि से कुल निवल अधिशेष पत्तन द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार दो वर्षों 2013-14 और 2014-15 के लिए पीओएल गतिविधि में अनुमानित कुल निवल घाटा के प्रति समायोजित किया गया है।

संक्षेप में, एसपीएम में अधिशेष के समायोजन के बाद दो वर्षों 2013-14 और 2014-15 के लिए पीओएल गतिविधि में ₹0 2213.81 लाख का निवल घाटा 1 नवम्बर 2013 से 31 मार्च 2015 तक पीओएल उत्पाद के 5.85 मिलियन टन यातायात बांटा गया है और ऐसा विपणित ₹0 37.84 प्रति टन होता है जिसे ₹0 38/- प्रति टन में पूर्णांकित किया गया है।

(ख) पत्तन का मौजूदा दरमान पत्तन बर्थों पर प्रहस्तित कच्चे तेल और पत्तन बर्थों पर प्रहस्तित पीओएल उत्पादों के लिए ₹0 65 प्रति टन की घाटशुल्क दर निर्धारित करता है। पत्तन ने पीओएल के लिए ₹0 65 प्रति टन की मौजूदा घाटशुल्क दर को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन से यह पता लगाया गया है कि पीओएल के लिए प्रस्तावित संशोधन पीओएल उत्पादों एवं सीओटी, एनटीबी तथा एसटीबी पर प्रहस्तित कच्चे तेल से संबंधित है। ऐसी स्थिति में, पत्तन बर्थों अर्थात् सीओटी, एनटीबी तथा एसटीबी पर प्रहस्तित कच्चे तेल और पीओएल उत्पादों दोनों पर अनुमोदित विशेष निकर्षण दर लागू होगी।

(ग) जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने पीओएल के मौजूदा घाटशुल्क दर को ₹0 65 प्रति टन से संशोधित कर वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए क्रमशः ₹0 110.91 प्रति टन, ₹0 117.60 प्रति टन और ₹0 149.78 प्रति टन करने का प्रस्ताव किया है। स्वीकार करते हुए कि विशिष्ट बर्थों अर्थात् सीओटी, एनटीबी और एसटीबी पर प्रहस्तित पीओएल पर संवर्धक दर लागू की जानी है और एससीबी तथा अन्य बर्थों पर प्रहस्तित पीओएल पर विस्तारित नहीं किया जाना है और यह भी स्वीकार करते हुए कि प्रदान किया गया अनुमोदन पत्तन को मुख्यतः वर्धित अनुरक्षण निकर्षण लागत के लेखा पर होने वाली पीओएल गतिविधि में घाटे को पूरा करने में पत्तन को समर्थ बनाने के विशिष्ट प्रयाजन के लिए है और यह भी स्वीकार करते हुए कि बीपीसीएल तथा सीओपीटी दोनों ने स्वीकार किया है कि यह तब तक के लिए अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था है जब तक सीओटी पर पीओएल यातायात वर्ष 2015-16 में ब्रेक इवन प्वाइंट पर पहुंच जाएगा, ₹0 65 प्रति टन के मौजूदा पीओएल घाटशुल्क दर के साथ आमेलित करने की बजाय सीओटी, एनटीबी तथा एसटीबी पर प्रहस्तित पीओएल पर विशेष प्रति टन निकर्षण लेवी अनुमोदित करने के लिए यह उपयुक्त पाया गया है। पत्तन बर्थों पर प्रहस्तित पीओएल उत्पादों और कच्चे तेल के लिए ₹0 65 प्रति टन की मौजूदा घाटशुल्क दर मौजूदा दरमान में यथा निर्धारित जारी रहेगी।

₹0 65 प्रति टन की मौजूदा घाटशुल्क दर के अलावा, पत्तन बर्थ अर्थात् सीओटी, एनटीबी तथा एसटीबी पर प्रहस्तित पीओएल तथा कच्चे तेल के लिए विशेष निकर्षण लेवी ₹0 38/- प्रति टन पर अनुमोदित की गई है। पत्तन बर्थ पर पीओएल तथा कच्चे तेल से विशेष प्रति टन निकर्षण लेवी पर पहुंचने के लिए गणनाएं अनुबंध-1(च) रूप में प्रेषित किया गया है। सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषण गणनाओं और हमारे विश्लेषण में सुविचारित संशोधित गणनाओं का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	विवरण	पत्तन द्वारा अपने पत्र दिनांक 09-09-2013 द्वारा प्रेषित संशोधित अनुमान			मौजूदा प्रस्ताव के लिए सुविचारित अनुमान		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
1	दर पर पहुंचने के लिए सुविचारित पीओएल यातायात (एमएमटी)	3.39	3.50	3.50	3.39	3.97	4.20
2	पीओएल गतिविधि में निवल घाटा	-3931.34	-4215.83	-5342.34	-3589.65	-3812.43	-4050.48
3	एसपीएम गतिविधि में निवल अधिशेष	2375.00	2375.00	2375.00	2515.00	2720.00	2929.10
4	एसपीएम गतिविधि में निवल अधिशेष के समायोजन के बाद पीओएल में निवल राजस्व घाटा (2-3)	-1556.34	-1840.83	-2967.34	-1074.65	-1092.43	-1121.38
5	पीओएल यातायात (हमारे विश्लेषण में, 2013-14 के लिए पीओएल यातायात वर्ष 2014-15 के लिए यथानुपात आधार जमा यातायात पर नवम्बर 2013 से आगे सुविचारित किया गया है)	3.39	3.50	3.50		5.85	
6	सीओपीटी द्वारा निर्धारित अतिरिक्त घाटशुल्क (₹0 प्रति टन)। (हमारे विश्लेषण में, पत्तन बर्थों अर्थात् सीओटी, एनटीबी तथा एसटीबी पर प्रहस्तित पीओएल उत्पादों तथा कच्चे तेल से विशेष प्रति टन निकर्षण लेवी की नामध्दति में पृथक दर निर्धारित की गई है बजाय इसके कि इसे मौजूदा घाटशुल्क दर में आमेलित किया जाए।)	45.91	52.60	84.78		37.84	(₹0 38.00 प्रति टन में पूर्णांकित)
7	उपयुक्त क्र.सं. 6 पर अतिरिक्त घाटशुल्क दर जोड़ने के बाद सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित पीओएल के लिए संशोधित घाटशुल्क	110.91	117.60	149.78			दरमान के अनुसार जारी रखने के लिए पीओएल हेतु मौजूदा घाटशुल्क। उसके अलावा, सीओटी, एनटीबी तथा एसटीबी पर विशेष निकर्षण लेवी के रूप में ₹0 38.00 प्रति टन निर्धारित किया गया है।

(xvi) बर्थ पर डुबाव बनाए रखने के लिए पत्तन द्वारा किया गया व्यय पोत संबंधित सेवा है और पहले उल्लिखित अनुसार निर्धारित प्रारूप के अनुसार पोत संबंधित गतिविधियों में लिया गया है। मौजूदा मामले में, तथापि, पत्तन द्वारा किए गए निवेदन के मद्देनजर कि पीओएल उपयोक्ता और तेल पीएसयू इस लेखा पर बोझ को वहन करने के लिए तैयार है सिवाय प्रशुल्क की मात्रा पर विवाद के, अनुरक्षण निकर्षण लागत कार्गो ब्याज से अनुरक्षण निकर्षण लागत वसूल करने के लिए सीओपीटी को समर्थता प्रदान करने के सीमित प्रयोजन के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि (पीओएल) के साथ अभिचिह्नित किया गया है क्योंकि कार्गो ब्याज भी इस व्यवस्था के लिए मंजूरी योग्य है। सावधानी के उपाय के रूप में, यह स्पष्ट किया गया है कि अनुरक्षण निकर्षण लागत को कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में प्रभाजित करने के लिए किसी अन्य महापत्तन न्यास द्वारा नज़ीर के तौर पर उद्धरित नहीं किया जाना चाहिए। सीओपीटी ने सीओटी में वर्धित डुबाव का लाभ अर्जित करने वाले पीओएल कार्गो उपयोक्ताओं से संवर्धनात्मक प्रशुल्क की वसूली करने का प्रस्ताव किया है। इसके मद्देनजर और स्वीकार करते हुए कि तेल उपयोक्ता भी इसके लिए सहमत हैं, यह प्राधिकरण पत्तन बर्थों अर्थात् सीओटी, एनटीबी तथा एसटीबी पर पीओएल उत्पादों तथा कच्चे तेल का प्रहस्तन करने वाले पीओएल उपयोक्ताओं से वसूली के लिए सीओपीटी के प्रस्ताव पर सहमति देने के लिए प्रवृत्त है।

इस मामले की कार्यवाही के दौरान, कुछ तेल उपयोक्ताओं ने सीओपीटी से सीओटी पर तत्काल 12.5 मीटर का डुबाव दोबारा से शुरू करने का अनुरोध किया था और 12.5 मीटर का डुबाव बनाए रखना सुनिश्चित करने का अनुरोध किया था। सीओपीटी 12.5 मीटर का डुबाव तत्काल शुरू करने और उस स्तर पर बनाए रखने के लिए सहमत था। रु0 38/- प्रति टन की विशेष प्रति टन निकर्षणलेवी के लिए प्रदान किया गया अनुमोदन इस शर्त के अधीन है कि सीओपीटी सीओटी पर 12.5 मीटर डुबाव तत्काल दोबारा शुरू करेगा और उस स्तर पर बनाए रखेगा।

(xvii) सीओपीटी ने बताया है कि तेल पीएसयू टैंकर बर्थों के माध्यम से पत्तन को कोई सुनिश्चित मात्रा का वजन नहीं दे रहे हैं। इसलिए, अतिरिक्त घाटशुल्क दर के माध्यम से पूर्वानुमानित संवर्धनात्मक राजस्व उपयोक्ताओं द्वारा लाए गए पीओएल की मात्रा में और कटौती की स्थिति में अर्जित नहीं किया जा सकेगा। इस स्थिति पर विचार करते हुए, सीओपीटी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि पूर्वानुमानों के सापेक्ष पीओएल उत्पादों के प्रहस्तन में कमी, यदि कोई हो, की स्थिति में पर्याप्ततः पत्तन को क्षतिपूर्ति के लिए तेल पीएसयू को उपयुक्त निदेश जारी करे। इस संदर्भ में, यह स्पष्ट किया जाता है कि इस प्राधिकरण का कार्य महापत्तन न्यासों के मामले में 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार लागत जमा दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए महापत्तन न्यास और वहां पर प्रचालन करने वाले निजी टर्मिनल द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित करना है। इस प्राधिकरण को पत्तन के राजस्व में कमी की स्थिति में पत्तन को उपयुक्ततः क्षतिपूर्ति करने के लिए उपयोक्ताओं को निदेश जारी नहीं कर सकता।

(xviii) (क) खंड 3.2.8 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख के 30 दिनों बाद से प्रभावी होंगी। आपवादिक मामलों में, दरों का पूर्वव्यापी संशोधन प्रतिवेदित किए जाने वाले कारणों से स्वीकार किया जा सकता है। पत्तन न्यासों को संशोधित प्रशुल्क लागू करने के लिए अपनी बिलिंग प्रणाली को अद्यतन करने के लिए पत्तन न्यासों को समय दिया जाता है और सभी पक्षों को अग्रिम सूचना दी जाती है। मौजूदा मामले में, वसूली का प्रयोजन सीओपीटी को तेल उपयोक्ताओं के अनुरोध पर खर्च की जाने वाली अनुरक्षण निकर्षण लागत वसूल करने की अनुमति प्रदान करना है। अनुरक्षण निकर्षण की लागत वहन करने के लिए संबद्ध उपयोक्ता भी करार में हैं। इसके मददेनजर और वर्ष 2012-13 की घाटा स्थिति पर विचार करते हुए, यह उपयुक्त है कि दर तत्काल प्रभाव अर्थात् 1 नवम्बर 2013 से लागू की जाए। जैसाकि पहले बताया गया है, विशेष दर पर पहुंचने के प्रयोजन से, वर्ष 2013-14 का पीओएल यातायात 1 नवम्बर 2013 से सुविचारित किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, विशेष दर पर पहुंचने के प्रयोजन के लिए, वर्ष 2013-14 का पीओएल यातायात 1 नवम्बर 2013 से सुविचारित किया गया है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि हालांकि अनुमोदन 1 नवम्बर 2013 से प्रदान किया गया है, 1 अप्रैल, 2013 से 31 अक्तूबर, 2013 तक पीओएल गतिविधि में सम्पूर्ण निवल घाटा रु0 38/- प्रति टन की विशेष दर पर पहुंचने के समय लिया गया है।

(ख) प्रशुल्क दिशानिर्देश 3 वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र विनिर्दिष्ट करते हैं। इस विश्लेषण में सुविचारित लागत स्थिति मार्च 2015 तक है। इसके अलावा, इसके दरमान में निर्धारित अन्य प्रशुल्क मदों की समीक्षा के साथ इस प्रशुल्क मद की समीक्षा करना उपयुक्त होगा। ऐसी स्थिति में, 1 अप्रैल, 2013 के प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सीओपीटी के इसके दरमान की वैधता के साथ को-टर्मिनल बनाने के लिए पीओएल प्रभार हेतु विशेष निकर्षण लेवी की वैधता 31 मार्च, 2015 तक निर्धारित की गई है।

15.1. परिणामस्वरूप और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण इस शर्त के अधीन पत्तन बर्थों अर्थात् सीओटी, एनटीबी और एसटीबी पर प्रहस्तित पीओएल उत्पादों और कच्चे तेल के लिए रु0 38 प्रति टन की विशेष प्रति टन निकर्षण लेवी अनुमोदित करता है कि सीओपीटी तत्काल सीओटी में 12.5 मीटर का डुबाव दोबारा शुरू करेगा और उसे उस स्तर पर बनाए रखेगा और यह प्राधिकरण अध्याय-III कार्गो संबंधित प्रभार के अधीन निम्नलिखित अनुसूची 3.2.5 का समावेशन अनुमोदित करता है:-

“3.2.5. सीओटी, एनटीबी तथा एसटीबी पर प्रहस्तित पीओएल उत्पादों तथा कच्चे तेल के लिए विशेष प्रति टन निकर्षण लेवी

(रु0 में)

क्र.सं.	विवरण	इकाई	तटीय	विदेशी
1.	पत्तन बर्थों अर्थात् सीओटी, एनटीबी तथा एसटीबी पर प्रहस्तित पीओएल उत्पादों और कच्चे तेल के लिए विशेष प्रति टन निकर्षण लेवी	प्रति टन	38.00	38.00

15.2. अनुमोदित दर 1 नवम्बर 2013 से लागू होगी और 1 अप्रैल 2013 के प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सीओपीटी के दरमान की वैधता के साथ 31 मार्च 2015 तक को-टर्मिनस वैध रहेगी।

टी.एस. बालासुब्रह्मण्यम, सदस्य (वित्त)
[विज्ञापन III / 4 / असाधारण / 143 / 13]

अनुबंध-I (क)

कोवीन पतन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
समग्र पतन के लिए समकित आय तथा लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	आदेश सं. टीएएनसी/49/2011-संशोधन के अनुसार टीएएनसी द्वारा सुविचारित अनुमान			पतन द्वारा पत्र दिनांक 09-09-2013 द्वारा प्रेषित संशोधित अनुमान			नियुक्त प्रस्ताव में टीएएनसी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	शालाया (मिलियन टनों में) *	17.43	19.44	21.09	15.23	18.94	20.59	17.43	19.44	21.09
I	प्रचालन आय									
	(i) कार्गो प्रहसन / कंटेनर प्रहसन आय	12912.77	14886.38	16855.01	9246.70	13488.38	14992.07	12480.57	14197.38	16060.60
	(ii) पोत संबंधित आय	20399.69	24155.87	27480.74	12425.59	16863.48	18899.44	19542.98	22733.42	25860.88
	(iii) समुदा आय	4686.01	4776.32	4866.64	4743.63	4776.32	4866.64	4686.01	4776.32	4866.64
	कुल	37998.47	43818.58	49202.39	26415.91	35128.19	38758.15	36709.56	41707.12	46788.11
II	प्रचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)									
	(i) कार्गो प्रहसन और भंडारण	5898.42	5921.21	5933.17	10716.39	10965.78	12056.85	10531.42	10855.36	11188.04
	(ii) पोत तथा गोदी सुविधाएं	16170.48	15126.98	14951.80	12643.19	14666.77	15871.86	11845.41	10856.26	10504.51
	(iii) समुदा सुविधाएं	3695.11	3808.35	3924.63	4168.28	3862.71	4113.79	3695.11	3808.35	3924.63
	कुल	25764.02	24856.55	24809.60	27527.86	29495.26	32042.50	26071.95	25519.97	25617.18
III	मूल्यहास	1905.34	1905.02	1773.01	1983.06	2192.52	2706.24	1905.34	1905.02	1773.01
IV	प्रमाण एवं स्वामन्य प्रशासन उपरिचय	4846.79	5161.83	5497.35	4556.50	5139.30	5474.30	4846.79	5161.83	5497.35
V	प्रचालन अतिशेष / (घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	5482.32	11895.18	17122.43	-7651.51	-1698.89	-1464.89	3885.49	9120.30	13900.57
VI	वित्त और विकास आय (एकएनआई)									
	(i) परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ	0.00	0.00	0.00	1061.87	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) अन्य स्रोतों के साथ	2117.00	2244.02	2378.66	1042.29	2262.61	2409.68	2117.00	2244.02	2378.66
	कुल	2117.00	2244.02	2378.66	2104.16	2262.61	2409.68	2117.00	2244.02	2378.66
VII	वित्त और विकास व्यय (एकएनआई)									
	(i) पोत भुगतान / अग्रदान	12248.26	13382.48	14601.96	11619.99	12576.45	13331.04	12248.26	13382.48	14601.96
	(ii) परिसंपत्तियों की बिक्री पर खर्च	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) अन्य स्रोतों के साथ	148.89	158.57	168.88	807.52	264.43	346.38	148.89	158.57	168.88
	कुल	12397.15	13541.05	14770.84	12427.52	12840.89	13677.42	12397.15	13541.05	14770.84
VIII	एकएनआई घटाव (एकएनआई) (VI) - (VII)	-10280.16	-11297.03	-12392.18	-10323.36	-10578.28	-11267.74	-10280.16	-11297.03	-12392.18
IX	अतिशेष / (घाटा) (V) + (VIII)	-4797.83	598.15	4730.25	-17974.87	-12277.17	-12732.63	-6394.67	-2176.73	1508.39
X	नियोजित पूंजी									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां	30022.69	28161.69	26432.70	25876.75	21577.51	40508.80	30022.69	28161.69	26432.70
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	1908.96	1865.13	1821.31	0.00	0.00	0.00	1908.96	1865.13	1821.31
	(iii). संपादिक दायित्व परिसंपत्तियां	11.22	11.02	10.82	0.00	0.00	0.00	11.22	11.02	10.82
	कुल	31942.86	30037.84	28264.83	25876.75	21577.51	40508.80	31942.86	30037.84	28264.83
XI	आरक्षणीय - अधिकतम स्वीकृत - योग्य									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	4803.63	4505.87	4229.23	4140.35	3452.40	6481.41	4803.63	4505.87	4229.23
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (6.50%)	124.08	121.23	118.39	0.00	0.00	0.00	124.08	121.23	118.39
	(iii). संपादिक दायित्व परिसंपत्तियां (कोई प्रतिफल नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल	4927.71	4627.10	4347.62	4140.35	3452.40	6481.41	4927.71	4627.10	4347.62
XII	सामग्र उपरोक्त	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	संगत उपरोक्त के लिए संगठनित आरक्षणीय	2718.92	2524.54	2536.84	4140.35	3452.50	6481.27	2718.92	2524.54	2536.84
XIV	निवल अतिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	-7516.76	-1926.39	2193.41	-22115.22	-15729.67	-19213.90	-9113.60	-4701.27	-1028.45
XV	निवल अतिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I % में)	-19.78%	-4.40%	4.46%	-83.72%	-44.78%	-49.57%	-24.83%	-11.27%	-2.20%

अनुबंध-I (क)

कोचीन पत्तन व्याप्त के दरमान का सामान्य संशोधन
कार्गो प्रहस्तन पतिविधि के लिए लागत विवरण

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	आदेश सं. टीएएमपी/49/2011-सौजीवीटी के अनुसार टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान			पत्तन द्वारा पत्र दिनांक 09-09-2013 द्वारा प्रेषित संशोधित अनुमान			मौजूदा प्रस्ताव में टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	प्रचालन व्यय									
	(i) सामान्य कार्गो तथा कोचला	2597.66	3073.61	3526.62	1149.24	3073.61	3526.62	2597.66	3073.61	3526.62
	(ii) गोदियों में पीओएल	2995.20	3328.00	3583.84	2200.00	2275.00	2275.00	2496.00	2639.00	2789.42
	(iii) पत्तन विशिष्ट कार्गो (उत्तरक)	452.12	452.12	466.99	452.12	452.12	466.99	452.12	452.12	466.99
	(iv) अन्य									
	i. पीओएल पर घाटशुल्क - एसपीएम	2448.00	2720.00	2929.10	2375.00	2375.00	2375.00	2515.00	2720.00	2929.10
	ii. भरण और खाली करना	156.32	164.14	172.34	396.83	164.14	172.34	156.32	164.14	172.34
	iii. एफ सी परिवार - फ्लोटिंग क्रैन	11.90	12.49	13.12	1.93	12.49	13.12	11.90	12.49	13.12
	(v) आईजीटीपीएल से राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत	4251.58	5136.03	6163.00	2671.57	5136.03	6163.00	4251.58	5136.03	6163.00
	कुल - I	12912.77	14886.38	16855.01	9246.70	13488.38	14992.07	12480.57	14197.38	16060.60
II	प्रचालन व्यय									
	(i) सामान्य कार्गो का प्रहस्तन और मंडारण	4564.31	4575.45	4577.57	4703.65	4671.61	4975.26	4564.31	4575.45	4577.57
	(ii) गोदियों में पीओएल का प्रहस्तन	640.06	645.96	651.02	5231.61	5577.52	6318.36	5273.06	5580.10	5905.88
	(iii) पत्तन विशिष्ट कार्गो - उत्तरक	188.38	197.80	207.73	264.61	199.01	211.93	188.38	197.80	207.73
	(iv) अन्य									
	i. पीओएल पर घाटशुल्क - एसपीएम	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	ii. भरण और खाली करना	466.61	463.07	458.16	479.49	477.57	508.61	466.61	463.07	458.16
	iii. एफ सी परिवार - फ्लोटिंग क्रैन	39.07	38.94	38.70	37.03	40.07	42.69	39.07	38.94	38.70
	कुल - II	5898.42	5921.21	5933.17	10716.39	10965.78	12056.85	10531.42	10855.36	11188.04
III	मूल्यहास	226.64	226.64	226.64	637.66	288.49	678.45	226.64	226.64	226.64
IV	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिचयों की आबंटित हिस्सेदारी	1760.98	1875.44	1997.34	1638.97	1852.91	1974.30	1760.98	1875.44	1997.34
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	5026.74	6863.09	8697.86	-3746.33	381.20	282.47	-38.46	1239.95	2648.57
VI	एफएमआई की आबंटित हिस्सेदारी	696.38	761.09	796.24	755.39	760.67	810.11	696.38	761.09	796.24
VII	एफएमआई की आबंटित हिस्सेदारी	4077.99	4592.63	4944.43	4461.44	4302.85	4584.41	4077.99	4592.63	4944.43
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	-3381.61	-3831.54	-4148.19	-3706.06	-3542.18	-3774.30	-3381.61	-3831.54	-4148.19
IX	अधिशेष/(घाटा) (V) + (VIII)	1645.12	3031.55	4549.67	-7452.38	-3160.98	-3491.83	-3420.08	-2591.59	-1499.61
X	पतिविधि के लिए निर्धारित पूंजी									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां	7517.35	7334.73	7152.11	6523.79	5439.91	10212.68	7517.35	7334.73	7152.11
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	793.96	750.14	706.32	0.00	0.00	0.00	793.96	750.14	706.32
	(iii). समाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	11.22	11.02	10.82	0.00	0.00	0.00	11.22	11.02	10.82
	कुल	8322.53	8095.89	7869.25	6523.79	5439.91	10212.68	8322.53	8095.89	7869.25
XI	आरक्षोसीई - अधिकतम स्वीकृति-योग्य									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	1202.78	1173.56	1144.34	1043.88	870.49	1633.89	1202.78	1173.56	1144.34
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (6.50%)	51.61	48.76	45.91	0.00	0.00	0.00	51.61	48.76	45.91
	(iii). समाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (कोई प्रतिशत नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल	1254.38	1222.32	1190.25	1043.88	870.49	1633.89	1254.38	1222.32	1190.25
XII	समतता उपयोगिता	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	समतता उपयोगिता के लिए समायोजित आरक्षोसीई	677.60	655.84	688.12	1043.88	870.49	1633.89	677.60	655.84	688.12
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	967.52	2375.71	3861.55	-8496.26	-4031.46	-5125.72	-4097.68	-3247.43	-2187.73
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन व्यय के प्रतिशत रूप में (XIV/I % में)	7.49%	15.96%	22.91%	-91.88%	-29.89%	-34.19%	-32.83%	-22.87%	-13.62%

अनुसूची-I (ग)

कौचीन पतन न्याय के दरमान का सामान्य संशोधन
पोत संबंधित एतिविधि के लिए लागत विवरण

(₹ लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	आदेश सं. टीएएनपी/48/2011-सीजीपीटी के अनुसार टीएएनपी द्वारा सुविचारित अनुमान			पतन द्वारा पत्र दिनांक 09-09-2013 द्वारा प्रेषित संशोधित अनुमान			मौजूदा प्रस्ताव में टीएएनपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	प्रचालन आय									
	परिचालन आय	4597.81	5452.91	6209.65	2565.74	3706.91	4221.99	4367.92	5071.21	5774.98
	(i). पतन देयताएं	8129.25	9641.13	10979.10	4819.67	7879.43	8974.30	7722.79	8966.25	10210.56
	(ii). पाइलटेंज	4407.15	5226.79	5952.15	1948.81	2840.04	3266.04	4186.79	4860.91	5535.50
	(iii). बर्ष क्लियर	30.00	30.00	30.00	10.58	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00
	(iv). शुल्क गोदीकरण	0.00	0.00	0.00	431.42	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v). नेहरू शताब्दी	74.60	78.33	82.25	21.11	71.05	71.05	74.60	78.33	82.75
	(vi). बाजों के माध्यम से जलवायों को पानी की आपूर्ति	15.57	16.35	17.16	13.08	14.83	14.83	15.57	16.35	17.16
	(vii). तट के माध्यम से जलवायों को जल आपूर्ति	3038.31	3603.37	4103.43	2615.18	2214.23	2214.23	3038.31	3603.37	4103.43
	(viii). पुल बैंक परिचालनों के लिए पाइलटेंज तथा टग प्रभार - एसपीएम	107.00	107.00	107.00		107.00	107.00	107.00	107.00	107.00
	(ix). कूज तथा खा पोतों के लिए सुरक्षा प्रभार	20399.69	24155.87	27480.74	12425.59	16863.48	18899.44	19542.98	22733.42	25860.88
	जोड़ - I									
II	प्रचालन व्यय									
	(i). पतन देयताएं	3043.89	2908.00	2812.42	2219.71	2366.75	2615.72	1602.20	1484.43	1379.99
	(ii). पाइलटेंज	6362.24	6244.53	6161.58	4472.67	6162.70	6692.78	4920.55	4820.96	4679.15
	(iii). बर्ष क्लियर	3480.17	3338.78	3236.18	2584.82	2812.03	3089.94	2038.48	1915.20	1753.75
	(iv). शुल्क गोदीकरण	32.95	32.89	32.75	56.13	33.83	36.03	32.95	32.89	32.75
	(v). नेहरू शताब्दी	1938.46	1210.19	1231.44	1879.76	2028.71	2156.60	1938.46	1210.19	1231.44
	(vi). बाजों के माध्यम से जलवायों को पानी की आपूर्ति	40.92	40.95	40.89	69.03	42.07	44.81	40.92	40.95	40.89
	(vii). तट के माध्यम से जलवायों को जल आपूर्ति	49.10	49.42	49.66	43.62	50.65	53.94	49.10	49.42	49.66
	(viii). पुल बैंक परिचालनों के लिए पाइलटेंज तथा टग प्रभार - एसपीएम	1222.76	1302.24	1386.88	1317.46	1170.02	1182.04	1222.76	1302.24	1386.88
	जोड़ - II	16170.48	15126.98	14951.88	12643.19	14666.77	15871.86	11845.41	10856.26	10504.51
III	मूल्यहास	1381.71	1381.39	1249.38	766.38	1567.18	1669.04	1381.71	1381.39	1249.38
IV	प्रचलन तथा सामान्य प्रशासन उपरिख्याओं की आबंटित हिस्सेदारी	1900.71	2024.25	2155.83	1797.24	2024.25	2155.83	1900.71	2024.25	2155.83
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	946.79	5623.25	9123.73	-2781.22	-1394.71	-797.29	4415.15	8471.51	11951.15
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	984.37	993.42	1055.73	830.86	987.82	1052.03	984.37	993.42	1055.73
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	5764.47	5994.57	6555.82	4907.22	5603.49	5967.72	5764.47	5994.57	6555.82
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	-4780.10	-5001.15	-5500.09	-4076.36	-4615.67	-4915.69	-4780.10	-5001.15	-5500.09
IX	अधिशेष/(घाटा) (V) + (VIII)	-3833.32	622.10	3623.64	-6857.58	-6010.38	-5712.97	-364.96	3470.36	6451.07
X	एतिविधि के लिए नियोजित पूंजी									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां	21270.50	19889.11	18639.73	17209.16	14349.98	26940.10	21270.50	19889.11	18639.73
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). समग्रिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	21270.50	19889.11	18639.73	17209.16	14349.98	26940.10	21270.50	19889.11	18639.73
XI	आरक्षोसीई - अपेक्षित अनुबंध									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	3403.28	3182.26	2982.36	2753.46	2296.00	4310.42	3403.28	3182.26	2982.36
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). समग्रिक दायित्व परिसंपत्तियां (कोई प्रतिशत नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	3403.28	3182.26	2982.36	2753.46	2296.00	4310.42	3403.28	3182.26	2982.36
XII	समतुल्य उपयोगिता	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	समतुल्य उपयोगिता के लिए समायोजित आरक्षोसीई	1771.27	1646.17	1673.71	2753.46	2296.00	4310.42	1771.27	1646.17	1673.71
XI	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-5604.59	-1024.07	1949.93	-9611.04	-8306.38	-10023.39	-2136.23	1824.19	4777.36
V	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-27.47%	-4.24%	7.10%	-77.35%	-49.26%	-53.04%	-10.93%	8.02%	18.47%

अनुबन्ध-I (घ)

कोवीन प्रत्यक्ष न्याय के दरमान का सामान्य संशोधन
संपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	आरंभ तः टीएएमपी/48/2011-सीएमटी के अनुसार टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान			प्रत्यक्ष पत्र दिनांक 09-09-2013 द्वारा प्रेषित संशोधित अनुमान			संपदा प्रस्ताव में टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	परिचालन आय									
i	भूमि से किस्सा	2999.35	3058.16	3116.97	3336.76	3058.16	3116.97	2999.35	3058.16	3116.97
ii	घाट क्षेत्र के भीतर लाइसेंस शुल्क	317.40	323.63	329.85	236.82	323.63	329.85	317.40	323.63	329.85
iii	मकान, सैडी अन्योन्य से लाइसेंस शुल्क	1053.42	1074.07	1094.73	838.17	1074.07	1094.73	1053.42	1074.07	1094.73
iv	अको, होकिम, होकिम, क्वार्टरों और से लाइसेंस शुल्क	26.40	26.92	27.44	60.66	26.92	27.44	26.40	26.92	27.44
v	किस्सा आय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
vi	सभी प्रकार	80.10	80.10	80.10	73.63	80.10	80.10	80.10	80.10	80.10
vii	टोल सड़क	209.34	213.45	217.55	197.60	213.45	217.55	209.34	213.45	217.55
viii	आईजीटीपीएस से लाइसेंस शुल्क	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़ - I	4686.01	4776.32	4866.64	4743.63	4776.32	4866.64	4686.01	4776.32	4866.64
II	प्रत्यक्ष व्यय									
(i)	दस्ता और मजदूरी	1662.94	1644.09	1619.68	1806.15	1698.45	1808.85	1662.94	1644.09	1619.68
(ii)	किस्सा	1475.77	1571.69	1673.85	1922.98	1571.69	1673.85	1475.77	1571.69	1673.85
(iii)	इंधन	6.42	6.84	7.28	5.84	6.84	7.28	6.42	6.84	7.28
(iv)	प्रत्यक्ष तथा अनुमान	28.19	30.02	31.97	64.36	30.02	31.97	28.19	30.02	31.97
(v)	अन्य	521.80	555.72	591.84	368.94	555.72	591.84	521.80	555.72	591.84
	जोड़ - II	3695.11	3808.35	3924.63	4168.28	3862.71	4113.79	3695.11	3808.35	3924.63
III	मूल्यवृद्धि	296.99	296.99	296.99	579.02	336.86	358.75	296.99	296.99	296.99
IV	प्रत्यक्ष तथा सामान्य प्रशासन, परियोजनाओं की अर्बित हिस्सेदारी	1185.10	1262.14	1344.17	1120.29	1262.14	1344.17	1185.10	1262.14	1344.17
V	प्रत्यक्ष अधिरोध/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	-491.20	-591.16	-699.16	-1123.96	-685.38	-950.08	-491.20	-591.16	-699.16
VI	एएमपीआई का अर्बित हिस्सा	436.25	489.51	526.69	517.91	514.12	547.54	436.25	489.51	526.69
VII	एएमपीआई का अर्बित हिस्सा	2554.69	2953.85	3270.60	3058.85	2934.55	3125.29	2554.69	2953.85	3270.60
VIII	एएमपीआई घटाव एएमपीआई (VI) - (VII)	-2118.44	-2464.34	-2743.91	-2540.95	-2420.43	-2577.75	-2118.44	-2464.34	-2743.91
IX	अधिरोध/(घाटा) (V) + (VIII)	-2609.63	-3055.50	-3443.06	-3664.91	-3105.81	-3527.83	-2609.63	-3055.50	-3443.06
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी									
(i)	व्यवसाय परिसंपत्तियां	1234.84	937.85	640.86	2143.80	1787.62	3356.01	1234.84	937.85	640.86
(ii)	व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (6.50%)	1114.99	1114.99	1114.99	0.00	0.00	0.00	1114.99	1114.99	1114.99
(iii)	सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	2349.84	2052.84	1755.85	2143.80	1787.62	3356.01	2349.84	2052.84	1755.85
XI	आस्तीनी - अधिकतम अनुबंध									
(i)	व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	197.57	150.06	102.54	343.01	286.02	536.96	197.57	150.06	102.54
(ii)	व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (7.40%)	72.47	72.47	72.47	0.00	0.00	0.00	72.47	72.47	72.47
(iii)	सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (कोई प्रतिफल नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	270.05	222.53	175.01	343.01	286.02	536.96	270.05	222.53	175.01
XII	समता उपयोगिता	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	समता उपयोगिता के लिए समायोजित आस्तीनी	270.05	222.53	175.01	343.01	286.02	536.96	270.05	222.53	175.01
XIV	निवल अधिरोध/(घाटा) (IX) - (XIII)	-2879.68	-3278.03	-3618.08	-4007.91	-3391.83	-4064.80	-2879.68	-3278.03	-3618.08
XV	निवल अधिरोध/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-61.45%	-68.63%	-74.34%	-84.49%	-71.01%	-83.52%	-61.45%	-68.63%	-74.34%

SI 18 GI/13-4A

अनुसूची-I (क)

कोचीन पत्तन न्याय के दरमान का सामान्य संशोधन
 कार्गो प्रहसन गतिविधि के अर्धीन कोयला एवं अन्य कार्गो उप गतिविधि के लिए लागत विवरण

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	अवधि स. टैरिफ/०१/२०११-२०१२ के अनुसार टैरिफों द्वारा सुविधित अनुमान			भारत द्वारा स. विनियम ०१-०१-२०११ द्वारा प्रेषित स्वामित्व अनुमान			कोयला प्रसारण में टैरिफों द्वारा सुविधित अनुमान		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	कोयला कोयला अन्य कार्गो									
	परिवहन-आय	2597.66	3073.61	3526.62	1149.24	3073.61	3526.62	2597.66	3073.61	3526.62
II	परिवहन-अवयव									
	(i) लान-अन-बोर्डिंग	3/40.66	3698.26	3643.36	3427.58	3820.54	4068.87	3/40.66	3698.26	3643.36
	(ii) फोर्लो	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) डीन	13.67	14.55	15.50	11.24	14.55	15.50	13.67	14.55	15.50
	(iv) नरमपन आ अनुसूचना	35.16	37.45	39.88	13.25	11.33	12.06	35.16	37.45	39.88
	(v) अन्य	774.82	825.19	878.83	1251.57	825.19	878.83	774.82	825.19	878.83
	जोड़	4564.31	4575.45	4577.57	4703.65	4671.61	4975.26	4564.31	4575.45	4577.57
III	सुगमता	160.29	160.29	160.29	489.44	181.81	457.72	160.29	160.29	160.29
V	प्रकार के नरमपन प्रसारण (कोयला आ अन्य कार्गो के अर्धीन विस्तार)	1362.79	1451.37	1545.71	1244.80	1443.33	1537.15	1362.79	1451.37	1545.71
V	प्रसारण अर्धित/घाटी (I)-(II)-(III)-(IV)	-3489.74	-3113.51	-2756.95	-5288.65	-3223.14	-3443.51	-3489.74	-3113.51	-2756.95
VI	सुगमता के अर्धीन विस्तार	538.87	588.11	614.31	572.76	587.93	626.15	538.87	588.11	614.31
VII	सुगमता के अर्धीन विस्तार	3155.63	3548.83	3814.73	3452.40	3335.09	3551.87	3155.63	3548.83	3814.73
VIII	सुगमता के अर्धीन विस्तार (VI) - (VII)	-2616.76	-2960.72	-3200.41	-2879.64	-2747.16	-2925.77	-2616.76	-2960.72	-3200.41
IX	अर्धित/घाटी (V) + (VIII)	-6106.50	-6074.23	-5957.36	-8168.29	-5970.30	-6369.23	-6106.50	-6074.23	-5957.36
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी									
	(i). गतिविधि परिसर/संस्था	4862.66	4732.13	4601.52	4230.42	3527.57	6622.52	4862.66	4732.13	4601.52
	(ii). गतिविधि संस्था परिसर/संस्था	513.58	483.97	454.43	0.00	0.00	0.00	513.58	483.97	454.43
	(iii). गतिविधि संस्था परिसर/संस्था (कोयला प्रसारण नहीं)	7.25	7.11	6.96	0.00	0.00	0.00	7.25	7.11	6.96
	जोड़	5383.50	5223.21	5062.91	4230.42	3527.57	6622.52	5383.50	5223.21	5062.91
XI	आवृत्ति - अधिकार अनुसूची									
	(i). प्रकार परिसर/संस्था (16%)	778.03	757.14	736.24	676.87	564.41	1059.60	778.03	757.14	736.24
	(ii). गतिविधि संस्था परिसर/संस्था (6.50%)	33.38	31.46	29.54	0.00	0.00	0.00	33.38	31.46	29.54
	(iii). गतिविधि संस्था परिसर/संस्था (कोयला प्रसारण नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	811.41	788.60	765.78	676.87	564.41	1059.60	811.41	788.60	765.78
XII	अन्य अनुसूची	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	अन्य अनुसूचित के लिए नियोजित आरंभिक पूंजी	438.31	423.12	442.72	676.87	564.41	1059.60	438.31	423.12	442.72
XIV	निर्यात अर्धित/घाटी (IX) - (XIII)	-6544.81	-6497.35	-6400.08	-8845.16	-6534.71	-7428.84	-6544.81	-6497.35	-6400.08
XV	निर्यात अर्धित/घाटी परिसर/संस्था आ कोयला प्रसारण के प्रतिफल रूप में (XIV/I अर्धित में)	-251.95%	-211.39%	-181.48%	-769.65%	-212.61%	-210.65%	-251.95%	-211.39%	-181.48%

अनुसूच-1 (ग)

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
उप गतिविधि 'पीओएन' के अर्धीन कार्या प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	आवक व. टैक्स/48/2011-वीजोपीटी के अनुसार टैक्स/पी हारा बुधिवर्धित अनुमान			पत्तन हारा पर दिनांक 08-08-2013 हारा प्रेषित संशोधित अनुमान			पीओएन प्रस्ताव में टैक्स/पी हारा बुधिवर्धित अनुमान		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	प्रतिशत	4.61	5.12	5.51	3.39	3.50	3.50	3.84	4.06	4.29
I	परिचालन खर्च	2995.20	3328.00	3583.84	2200.00	2275.00	2275.00	2496.00	2639.00	2789.42
II	परिचालन व्यय									
	(i) वेतन और दायदारी	467.80	462.49	455.63	443.56	477.78	508.84	467.80	462.49	455.63
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	1.28	1.36	1.45	1.21	1.36	1.45	1.28	1.36	1.45
	(iv) मरम्मत तथा अनुसंधान	6.70	7.13	7.59	1.42	7.13	7.59	6.70	7.13	7.59
	(v) निष्कर्ष	0.00	0.00	0.00	4633.00	4937.00	5633.00	4633.00	4934.15	5254.86
	(vi) अन्य	164.29	174.97	186.34	152.43	154.25	167.48	164.29	174.97	186.34
	जोड़	640.06	645.96	651.02	5231.61	5577.52	6318.36	5273.06	5580.10	5905.88
III	मूलभूत	45.24	45.24	45.24	45.23	82.73	195.23	45.24	45.24	45.24
IV	अन्य मध्य सामान्य प्रशासन उपसहयोग की अर्जित हिस्सेदारी	191.09	203.51	216.74	184.42	189.02	202.25	191.09	203.51	216.74
V	प्रशासन अतिरिक्त/(घटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	2118.81	2433.30	2670.85	-3261.26	-3574.27	-4440.84	-3013.39	-3189.85	-3378.43
VI	एकलपक्षीय का अर्जित हिस्सा	75.57	83.03	87.37	85.66	82.90	88.29	75.57	83.03	87.37
VII	द्विपक्षीय का अर्जित हिस्सा	442.52	501.02	542.53	436.33	458.12	489.77	442.52	501.02	542.53
VIII	एकलपक्षीय घटा एकलपक्षीय (VI) - (VII)	-366.95	-417.99	-455.16	-350.67	-375.22	-401.48	-366.95	-417.99	-455.16
IX	अतिरिक्त/(घटा) (V) + (VIII)	1751.86	2015.31	2215.69	-3611.93	-3949.49	-4842.32	-3380.34	-3607.84	-3833.59
X	गतिविधि के लिए निर्धारित मुंजी									
	(i). व्यवसाय परिसर/सिमा	2322.11	2288.14	2254.31	1996.29	1664.62	3125.10	2322.11	2288.14	2254.31
	(ii). व्यवसाय सम्बंधित परिसर/सिमा	245.25	234.01	222.63	0.00	0.00	0.00	245.25	234.01	222.63
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसर/सिमा	3.46	3.44	3.41	0.00	0.00	0.00	3.46	3.44	3.41
	जोड़	2570.83	2525.59	2480.35	1996.29	1664.62	3125.10	2570.83	2525.59	2480.35
XI	आवक/पीटी - अतिरिक्त अनुसंधान									
	(i). व्यवसाय परिसर/सिमा (16%)	371.54	366.10	360.69	319.41	266.34	500.02	371.54	366.10	360.69
	(ii). व्यवसाय सम्बंधित परिसर/सिमा (6.50%)	15.94	15.21	14.47	0.00	0.00	0.00	15.94	15.21	14.47
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसर/सिमा (कोई प्रतिफल नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	387.48	381.31	375.16	319.41	266.34	500.02	387.48	381.31	375.16
XII	अन्य उपसहयोग	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	अन्य उपसहयोग के लिए समतुल्य अनुसंधान	209.31	204.59	216.89	319.41	266.34	500.02	209.31	204.59	216.89
XIV	निवृत्त अतिरिक्त/(घटा) (IX) - (XIII)	1542.55	1810.71	1998.80	-3931.34	-4215.83	-5342.34	-3589.65	-3812.43	-4050.48
XV	निवृत्त अतिरिक्त/(घटा) परिचालन खर्च के अतिरिक्त रूप में (XIV/I अतिरिक्त में)	51.50%	54.41%	55.77%	-178.70%	-185.31%	-234.83%	-143.82%	-144.46%	-145.21%

क्र.सं.	विवरण	पत्तन हारा पर दिनांक 08-08-2013 हारा प्रेषित संशोधित अनुमान			पीओएन प्रस्ताव में टैक्स/पी हारा बुधिवर्धित संशोधित अनुमान		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
1	उप पर पत्रों में दिए बुधिवर्धित कार्या बचाव (एकलपक्षीय)	3.39	3.50	3.50	3.39	3.97	4.20
2	निवृत्त गतिविधि में निवृत्त घटा	-3931.34	-4215.83	-5342.34	-3589.65	-3812.43	-4050.48
3	एकलपक्षीय गतिविधि में निवृत्त अतिरिक्त	2375.00	2375.00	2375.00	2515.00	2720.00	2929.10
4	एकलपक्षीय गतिविधि में निवृत्त अतिरिक्त समतुल्य करने के बाद पीओएन में निवृत्त राजस्व घटा (2-3)	-1556.34	-1840.83	-2967.34	-1074.65	-1092.43	-1121.38
5	पीओएन घाटा/अन्य (सं 2014-15 के लिए और समतुल्य बचाव पर नवम्बर 2013 से जाने 2013-14 के लिए बचाव/अन्य हारा बुधिवर्धित वितरण में)	3.39	3.50	3.50			5.85
6	पीओएन घाटा/अन्य अतिरिक्त घाटा/अन्य (50 प्रति दण्ड) (हमारे वितरण में पत्तन एवं अर्जित पीओएन, एनपीटी तथा एनपीटी में प्रेषित पीओएन उपसहयोग और अन्य के लिए जोड़ दिए गए निष्कर्ष से ही की जायज/अतिरिक्त में एकल पर पीओएन घाटा/अन्य पर के समतुल्य बचाव की बचाव निर्धारित किया गया है)	45.91	52.60	84.78			37.84
7	एकलपक्षीय अतिरिक्त अतिरिक्त घाटा/अन्य पर जोड़ने के बाद पीओएन घाटा/अन्य हारा प्रस्तावित पीओएन के लिए संशोधित घाटा/अन्य	110.91	117.60	149.78			

अनुसूची-I (घ)

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य सर्वेक्षण
कार्गो प्रहसन गतिविधि के अर्धीन वष गतिविधि 'उत्तरक' के लिए लागत विकास

(१० लाख रु)

क्र.सं.	विवरण	अवधि ४. ०१/२०११-०३/२०१२ के अनुसार ०१/२०११-०३/२०१२ द्वारा पुनर्वित्त अनुमान			अवधि ४. ०१/२०११-०३/२०१२ द्वारा पुनर्वित्त अनुमान			अवधि ४. ०१/२०११-०३/२०१२ द्वारा पुनर्वित्त अनुमान		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	उत्तरक	452.12	452.12	466.99	452.12	452.12	466.99	452.12	452.12	466.99
II	सर्वसाधारण व्यय									
	(i) बंदर और कबड्डी	37.81	36.59	36.04	34.54	37.88	40.25	37.01	36.59	36.04
	(ii) फावली	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00	0.00	8.00	0.00	0.00
	(iii) रेल	1.05	1.12	1.19	1.21	1.12	1.19	1.85	1.12	1.19
	(iv) बन्दर तथा प्रमुखता	8.47	8.50	8.53	1.42	0.58	0.53	8.47	0.58	0.53
	(v) अन्य	149.85	159.59	169.96	227.44	159.59	169.96	149.85	159.59	169.96
	जोड़	188.38	197.80	207.73	264.61	199.01	211.93	188.38	197.80	207.73
III	सुन्दरता	4.17	4.17	4.17	27.66	4.73	5.04	4.17	4.17	4.17
IV	प्रकारों तथा सामान्य प्रशासन-उपयोग के अर्धीन विकास	57.51	61.25	65.23	70.65	61.25	65.23	57.51	61.25	65.23
V	प्रशासन-उपयोग/प्रकार (I)-(II)-(III)-(IV)	202.87	188.91	189.87	89.21	187.13	184.79	202.87	188.91	189.87
VI	सामान्य प्रशासन के अर्धीन विकास	22.24	25.42	27.88	32.66	24.95	26.57	22.24	25.42	27.88
VII	सामान्य प्रशासन के अर्धीन विकास	130.24	153.41	173.11	192.90	141.52	150.72	130.24	153.41	173.11
VIII	सामान्य प्रशासन के अर्धीन विकास	-108.00	-127.99	-145.24	-160.24	-116.57	-124.15	-108.00	-127.99	-145.24
IX	प्रशासन-उपयोग/प्रकार (V) + (VIII)	94.07	60.92	44.63	-71.03	70.56	60.64	94.07	60.92	44.63
X	सामान्य प्रशासन के लिए निवेशित पूँजी									
	(i) - असाधारण निवेशित पूँजी	85.44	81.92	78.39	75.36	62.84	117.98	85.44	81.92	78.39
	(ii) - असाधारण निवेशित पूँजी	9.02	8.38	7.74	8.80	8.00	0.00	9.02	8.38	7.74
	(iii) - सामान्य प्रशासन के लिए निवेशित पूँजी	8.13	8.12	0.12	0.00	8.00	0.00	8.13	0.12	0.12
	जोड़	94.59	90.42	86.25	75.36	62.84	117.98	94.59	90.42	86.25
XI	असाधारण निवेशित पूँजी - असाधारण अनुप्रेषण									
	(i) - असाधारण निवेशित पूँजी (16%)	13.67	13.11	12.54	12.06	10.05	18.88	13.67	13.11	12.54
	(ii) - असाधारण निवेशित पूँजी (6.50%)	8.59	8.54	0.50	0.00	0.00	0.00	8.59	8.54	0.50
	(iii) - सामान्य प्रशासन के लिए निवेशित पूँजी	0.00	8.00	8.00	0.00	8.00	0.00	0.00	8.00	8.00
	जोड़	14.26	13.65	13.05	12.06	10.05	18.88	14.26	13.65	13.05
XII	सामान्य प्रशासन	52.85%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	असाधारण निवेशित पूँजी के लिए असाधारण निवेशित पूँजी	7.70	7.33	7.54	12.06	10.05	18.88	7.70	7.33	7.54
XIV	प्रशासन-उपयोग/प्रकार (IX) - (XIII)	86.37	53.59	37.09	-83.09	60.51	41.77	86.37	53.59	37.09
XV	प्रशासन-उपयोग/प्रकार (IX) - (XIII) के अर्धीन वष गतिविधि के लिए लागत विकास	19.10%	11.85%	7.94%	-18.38%	13.38%	8.94%	19.10%	11.85%	7.94%

अनुसूची-I (अ)

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन उप गतिविधि 'एकपौरम पर घाटशुल्क' के लिए लागत विवरण

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	आवेदन सं. टीएएल/48/2011-तीआरपीटी के अनुसार टीएएल/48/2011-तीआरपीटी अनुमान			अनुमान द्वारा वर्ष विवरण 09-09-2013 द्वारा शेषित संशोधित अनुमान			मौजूदा प्रस्ताव में टीएएल/48/2011-तीआरपीटी अनुमान		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	एकपौरम पर घाटशुल्क	9.79	10.88	11.72				10.06	10.88	11.72
I	प्रधानतः अनुमान	2448.00	2720.00	2929.10	2375.00	2375.00	2375.00	2515.00	2720.00	2929.10
II	विवरण के अन्तर्गत									
	(i) किराने और मसूदे	0.00	0.00	0.00				0.00	0.00	0.00
	(ii) विद्युत									
	(iii) ईंधन									
	(iv) मसूदे तथा अनुमान									
	(v) अन्य									
	जोड़	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
III	सुधार									
IV	प्रधान तथा सामान्य प्रशासन व्ययों के अंतर्गत विवरण									
V	प्रधानतः अनुमान (I)-(II)-(III)-(IV)	2448.00	2720.00	2929.10	2375.00	2375.00	2375.00	2515.00	2720.00	2929.10
VI	एकपौरम पर घाटशुल्क के अंतर्गत विवरण									
VII	एकपौरम पर घाटशुल्क के अंतर्गत विवरण									
VIII	एकपौरम पर घाटशुल्क (VI) - (VII)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	अनुमान (V) + (VIII)	2448.00	2720.00	2929.10	2375.00	2375.00	2375.00	2515.00	2720.00	2929.10
X	विवरण के अंतर्गत विवरण									
	(i). आवास परीक्षण									
	(ii). आवास परीक्षण परीक्षण									
	(iii). आवास परीक्षण परीक्षण									
	जोड़	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	आवास परीक्षण - आवास परीक्षण									
	(i). आवास परीक्षण (16%)									
	(ii). आवास परीक्षण परीक्षण (6.50%)									
	(iii). आवास परीक्षण परीक्षण (अनुमानित)									
	जोड़	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	अनुमान									
XIII	आवास परीक्षण के अंतर्गत विवरण									
XIV	अनुमान (IX) - (XIII)	2448.00	2720.00	2929.10	2375.00	2375.00	2375.00	2515.00	2720.00	2929.10
XV	अनुमान (IX) - (XIII) के अंतर्गत अनुमान (XIV/I)	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

5118 GI/13-4 B

अनुसूची-I (इ)

कोचीन पत्तन व्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
कार्या प्रहसन गतिविधि के अधीन उप-गतिविधि 'एफ.सी. परियारा' के लिए लागत वितरण

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	आदेश सं. टीएएफसी/48/2011-संशोधन के अनुसार टीएएफसी द्वारा सुविचारित अनुमान			पत्तन द्वारा पर दिनांक 05-08-2013 द्वारा रीति संशोधित अनुमान			भौतिका प्रस्ताव में टीएएफसी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	एफ.सी. परियारा	11.90	12.49	13.12	1.93	12.49	13.12	11.90	12.49	13.12
II	परिवहन खर्च									
	(i) डी.डी. और फार्म	34.99	34.59	34.08	29.21	35.73	38.06	34.99	34.59	34.08
	(ii) बिक्री	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	2.59	2.75	2.93	1.16	2.75	2.93	2.59	2.75	2.93
	(iv) मरम्मत तथा अनुसंधान	0.00	0.00	0.00	6.66	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) अन्य	1.49	1.59	1.70	0.00	1.59	1.70	1.49	1.59	1.70
	जोड़	39.07	38.94	38.70	37.03	40.07	42.69	39.07	38.94	38.70
III	मुद्रांकन	0.46	0.46	0.46	0.78	0.52	0.55	0.46	0.46	0.46
IV	संशोधन तथा प्रहसन प्रहसन परियारा की अवधि (शिर्षदो)	11.58	12.33	13.14	9.97	12.33	13.14	11.58	12.33	13.14
V	प्रस्तावित अधिशेष/(पाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	-39.21	-39.23	-39.18	-45.85	-40.43	-43.26	-39.21	-39.23	-39.10
VI	एफ.सी. परियारा का अवधि (शिर्षदो)	4.61	5.00	5.19	4.61	5.02	5.35	4.61	5.00	5.19
VII	एफ.सी. परियारा का अवधि (शिर्षदो)	27.01	30.20	32.25	27.23	28.50	30.35	27.01	30.20	32.25
VIII	एफ.सी. परियारा घटाव एफ.सी. (VI) - (VII)	-22.40	-25.19	-27.06	-22.62	-23.48	-25.00	-22.40	-25.19	-27.06
IX	अधिशेष/(पाटा) (V) + (VIII)	-61.60	-64.43	-66.24	-68.47	-63.91	-68.26	-61.60	-64.43	-66.24
X	गतिविधि के लिए निर्धारित कुंजी									
	(i). आवास परियारा	1.76	1.36	0.95	2.28	2.16	2.03	1.76	1.36	0.95
	(ii). आवास परियारा परियारा	0.19	0.14	0.09	0.00	0.00	0.00	0.19	0.14	0.09
	(iii). सामाजिक विकास परियारा	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	1.95	1.50	1.04	2.20	2.16	2.03	1.95	1.50	1.04
XI	आवास परियारा - अधिशेष अनुसंधान									
	(i). आवास परियारा (16%)	0.28	0.22	0.15	0.37	0.35	0.32	0.28	0.22	0.15
	(ii). आवास परियारा परियारा (6.50%)	0.01	0.01	0.01	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01
	(iii). सामाजिक विकास परियारा (आई. प्रो. नदी)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	0.29	0.23	0.16	0.37	0.35	0.32	0.29	0.23	0.16
XII	समाप्त परियारा	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	समाप्त परियारा के लिए समाप्त परियारा	0.16	0.12	0.09	0.37	0.35	0.32	0.16	0.12	0.09
XIV	निवृत्त अधिशेष/(पाटा) (IX) - (XIII)	-61.76	-64.55	-66.33	-68.84	-64.25	-68.59	-61.76	-64.55	-66.33
XV	निवृत्त अधिशेष/(पाटा) परियारा आवास के प्रस्ताव रूप में (XIV/I प्रस्ताव में)	-519.14%	-516.72%	-505.70%	-3563.39%	-514.35%	-527.91%	-519.14%	-516.72%	-505.70%

अनुसू-1 (ब)

कोविड पतन व्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अर्थीन उप-गतिविधि करना और खाली करना के लिए लागत विवरण

(रु ताबों में)

क्र.सं.	विवरण	अद्वैत से टैरिफरी/ब/2011-बोर्डरि के अनुसार टैरिफरी हारा शुल्कादि अनुमान			वर्तमान द्वारा नव विमलक 02-08-2013 द्वारा अर्थीन गतिविधि अनुमान			नौकता प्रस्ताव से टैरिफरी हारा शुल्कादि अनुमान		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	सूचना और खाली करना									
	परिवहन आर	156.32	164.14	172.34	396.83	164.14	172.34	156.32	164.14	172.34
II	परिवहन आर									
	(I) वेतन और फायदे	443.59	438.56	432.05	428.30	453.06	482.51	443.59	438.56	432.05
	(II) भिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(III) फ़ैल	9.54	10.16	10.82	18.03	10.16	10.82	9.54	10.16	10.82
	(IV) नालाई केम अनुसंधान	1.47	1.57	1.67	28.17	1.57	1.67	1.47	1.57	1.67
	(V) अन्य	12.00	12.78	13.61	4.99	12.78	13.61	12.00	12.78	13.61
	जोड़	466.61	463.07	458.16	479.49	477.57	508.61	466.61	463.07	458.16
III	सुप्लायर	16.48	16.48	16.48	74.55	18.70	19.91	16.48	16.48	16.48
IV	प्रकान तथा सामान्य प्रकानन उपकरणों की आरंभित हिस्सेदारी	138.01	146.98	156.53	129.13	146.98	156.53	138.01	146.98	156.53
V	प्रकानन अधिकार/प्रकार (I)-(II)-(III)-(IV)	-464.78	-462.40	-458.83	-206.34	-479.11	-512.71	-464.78	-462.40	-458.83
VI	रकनकर्मों का आरंभित हिस्सा	55.09	59.52	61.49	59.70	59.87	63.76	55.09	59.52	61.49
VII	रकनकर्मों का आरंभित हिस्सा	322.60	359.17	381.81	352.58	339.62	361.70	322.60	359.17	381.81
VIII	रकनकर्मों के प्रकानन रकनकर्म (VI) - (VII)	-267.51	-299.65	-320.32	-292.88	-279.75	-297.94	-267.51	-299.65	-320.32
IX	अधिकार/प्रकार (V) + (VIII)	-732.29	-762.05	-779.15	-579.22	-758.86	-810.65	-732.29	-762.05	-779.15
X	गतिविधि के लिए निर्धारित शुल्क									
	(I). व्यवसाय परिकल्पना	245.37	231.18	216.94	219.87	183.34	344.20	245.37	231.18	216.94
	(II). व्यवसाय संबंधित परिकल्पना	25.92	23.64	21.42	0.00	0.00	0.00	25.92	23.64	21.42
	(III). समन्वित दक्षिण परिकल्पना	0.37	0.35	0.33	0.00	0.00	0.00	0.37	0.35	0.33
	जोड़	271.65	255.17	238.69	219.87	183.34	344.20	271.65	255.17	238.69
XI	कारखानों में - अधिकार अनुसंधान									
	(I). व्यवसाय परिकल्पना (16%)	39.26	36.99	34.71	35.18	29.33	55.07	39.26	36.99	34.71
	(II). व्यवसाय संबंधित परिकल्पना (6.50%)	1.68	1.54	1.39	0.00	0.00	0.00	1.68	1.54	1.39
	(III). समन्वित दक्षिण परिकल्पना (जोड़ प्रकानन गति)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	40.94	38.53	36.10	35.18	29.33	55.07	40.94	38.53	36.10
XII	समाप्त उपकरणिता	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	समाप्त उपकरणिता के लिए समन्वित कारखानों	22.12	20.67	20.87	35.18	29.33	55.07	22.12	20.67	20.87
XIV	निराश अधिकार/प्रकार (IX) - (XIII)	-754.40	-782.72	-800.02	-614.40	-768.20	-865.72	-754.40	-782.72	-800.02
XV	निराश अधिकार/प्रकार परिवहन आर के प्रकानन रूप में (XIV/I प्रकानन में)	-482.60%	-476.87%	-464.20%	-154.83%	-480.21%	-502.32%	-482.60%	-476.87%	-464.20%

अनुसूची-I (d)

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
पोत संबंधित गतिविधि के अंशों पर गतिविधि 'पत्तन दरवाजे' के लिए लागू विवरण

क्र.सं.	विवरण	अंश 1 में टारिफरी/48/2011-सीआरपीटी में अनुसूची टारिफरी द्वारा सुविचारित अनुमान			अंश 2 में टारिफरी/48/2011-सीआरपीटी में अनुसूची टारिफरी द्वारा सुविचारित अनुमान			अंश 3 में टारिफरी/48/2011-सीआरपीटी में अनुसूची टारिफरी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	पत्तन दरवाजे	4597.81	5452.91	6209.65	2565.74	3706.91	4221.99	4367.92	5071.21	5774.98
II	परिवहन व्यय									
	(i) डीएल और मंडूरी	251.79	248.94	245.24	238.87	257.17	273.88	251.79	248.94	245.24
	(ii) पोत	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) डीए	2.42	2.58	2.75	2.77	2.58	2.75	2.42	2.58	2.75
	(iv) कच्चा आना अनुमान	13.98	14.89	15.86	41.66	14.89	15.86	13.98	14.89	15.86
	(v) निर्यात	4028.10	4178.10	4416.00	2586.41	2772.62	3163.49	2586.41	2754.53	2933.57
	उपरोक्त तालिका (दरवाजे के 50 अंशों में एक-तिरुई (संबंधित 25 अंशों में))	-1417.19	-1712.01	-2054.33	-890.52	-856.00	-1027.17	-1417.19	-1712.01	-2054.33
	(vi) अन्य	164.78	175.49	186.90	240.52	175.49	186.90	164.78	175.49	186.90
	जोड़	3043.89	2908.00	2812.42	2219.71	2366.75	2615.72	1602.20	1484.43	1329.99
III	भू-उपकरण	39.44	39.44	39.44	83.65	44.24	47.64	39.44	39.44	39.44
IV	उपकरण का उपयोग प्रारम्भ (संबंधित 40 अंशों में) दरवाजे	130.08	138.54	147.54	448.83	138.54	147.54	130.08	138.54	147.54
V	प्रारम्भ अंशों (I)-(II)-(III)-(IV)	1384.40	2366.94	3210.25	-186.44	1156.88	1411.09	2596.20	3408.81	4258.00
VI	उपकरण का उपयोग प्रारम्भ (संबंधित 40 अंशों में)	51.12	56.80	60.49	207.49	67.60	72.00	51.12	56.80	60.49
VII	उपकरण का उपयोग प्रारम्भ (संबंधित 40 अंशों में)	299.35	342.75	375.64	1225.49	383.49	408.42	299.35	342.75	375.64
VIII	उपकरण का उपयोग प्रारम्भ (संबंधित 40 अंशों में) (VI) - (VII)	-248.73	-285.95	-315.15	-1018.00	-315.89	-336.42	-248.73	-285.95	-315.15
IX	परिवहन/प्रारम्भ (V) + (VIII)	1136.17	2080.98	2895.10	-1204.43	841.00	1074.67	2347.97	3122.85	3942.86
X	गतिविधि के लिए विनिर्दिष्ट पूंजी									
	(i). अंशों पर परिवर्तन	2389.56	2350.12	2310.68	1828.27	1524.52	2862.07	2389.56	2350.12	2310.68
	(ii). अंशों पर परिवर्तन (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). अंशों पर परिवर्तन (संबंधित 40 अंशों में)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	2389.56	2350.12	2310.68	1828.27	1524.52	2862.07	2389.56	2350.12	2310.68
XI	आवृत्ति - अंशों पर परिवर्तन									
	(i). अंशों पर परिवर्तन (16%)	382.33	376.02	369.71	292.52	243.92	457.93	382.33	376.02	369.71
	(ii). अंशों पर परिवर्तन (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). अंशों पर परिवर्तन (संबंधित 40 अंशों में)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	382.33	376.02	369.71	292.52	243.92	457.93	382.33	376.02	369.71
XII	अंशों पर परिवर्तन	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	अंशों पर परिवर्तन के लिए समायोजित आवृत्ति	198.99	194.51	207.48	292.52	243.92	457.93	198.99	194.51	207.48
XIV	परिवहन अंशों (IX) - (XIII)	937.18	1886.47	2687.62	-1496.96	597.07	616.74	2148.98	2928.34	3735.37
XV	परिवहन अंशों (IX) पर परिवहन प्रारम्भ के अंशों पर परिवर्तन (XIV/I प्रतिशत में)	20.38%	34.60%	43.28%	-58.34%	16.11%	14.61%	49.20%	57.74%	64.68%

अनुक्र- I (क)

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य संगोपन
पोत संबंधित गतिविधि के भीतर उप-गतिविधि 'पाइलटेंज' के लिए लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	आगत स. टोलरेंस/48/2011-संशोधित के अनुसार टोलरेंस द्वारा पुनर्गणित अनुमान			कलन द्वारा पर विनाश 00-09-2013 द्वारा प्रेषित संशोधित अनुमान			संपूर्ण प्रस्ताव में टोलरेंसों द्वारा पुनर्गणित अनुमान		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	पाइलटेंज प्रदान उप	8129.25	9641.13	10979.10	4819.67	7879.43	8974.30	7722.79	8966.25	10210.56
II	परिवहन व्यय									
	(i) डीन और मजदूरी	2839.17	2806.98	2765.31	1819.40	2249.79	2438.28	2839.17	2806.98	2765.31
	(ii) मजदूरी	1.72	1.83	1.95	1.59	1.83	1.95	1.72	1.83	1.95
	(iii) ईंधन	517.51	551.15	586.97	473.17	1575.99	1670.55	517.51	551.15	586.97
	(iv) परामर्श तथा अनुमान	35.00	37.27	39.69	213.16	37.27	39.69	35.00	37.27	39.69
	(v) निरक्षण	4028.10	4178.10	4416.00	2586.41	2772.62	3163.49	2586.41	2754.53	2933.57
	प्रत्येक राजस्व डिस्ट्रिक्ट के 50 प्रतिशत का एक-गिरेज (सीआईटी) 25 प्रतिशत	-1417.19	-1712.01	-2054.33	-890.52	-856.00	-1027.17	-1417.19	-1712.01	-2054.33
	(vi) अन्य	357.94	381.21	405.99	269.46	381.21	405.99	357.94	381.21	405.99
	जोड़	6362.24	6244.53	6161.58	4472.67	6162.70	6692.78	4920.55	4828.96	4679.15
III	सुरक्षा	926.58	926.58	926.58	307.32	1050.95	1119.77	926.58	926.58	926.58
IV	प्रदान तथा सम्बन्ध प्रदान उपनिवेशों की आउटलेट विस्तारिता	1118.71	1191.43	1268.87	613.40	1191.43	1268.87	1118.71	1191.43	1268.87
V	प्रदान उपनिवेश/ (पाट) (I)-(II)-(III)-(IV)	-278.28	1278.59	2622.06	-573.72	-525.66	-106.61	756.95	2827.28	3335.96
VI	एयरक्राफ्ट का अडॉलेट विस्तार	442.89	485.67	509.95	283.57	581.41	619.20	442.89	485.67	509.95
VII	एयरक्राफ्ट का आउटलेट विस्तार	2593.56	2930.65	3166.67	1674.83	3298.08	3512.45	2593.56	2930.65	3166.67
VIII	एयरक्राफ्ट द्वारा एयरपोर्ट (VI) - (VII)	-2150.67	-2444.98	-2656.72	-1391.25	-2716.67	-2893.25	-2150.67	-2444.98	-2656.72
IX	अडॉलेट/ (पाट) (V) + (VIII)	-1428.95	-1166.40	-34.65	-1964.97	-3242.33	-2999.87	-1393.72	-417.70	679.24
X	गतिविधि के लिए निर्धारित मुद्रा									
	(i). व्यापार परिसरालिया	10729.35	9802.77	8876.18	9301.62	7756.22	14561.24	10729.35	9802.77	8876.18
	(ii). व्यापार संबंधित परिसरालिया	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). संपादित दक्षिण परिसरालिया	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	10729.35	9802.77	8876.18	9301.62	7756.22	14561.24	10729.35	9802.77	8876.18
XI	आयुर्विधि - अधिकृत अनुमान									
	(i). व्यापार परिसरालिया (16%)	1716.70	1568.44	1420.19	1488.26	1241.00	2329.80	1716.70	1568.44	1420.19
	(ii). व्यापार संबंधित परिसरालिया (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). संपादित दक्षिण परिसरालिया (कई प्रतिशत नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	1716.70	1568.44	1420.19	1488.26	1241.00	2329.80	1716.70	1568.44	1420.19
XII	सम्पदा उपनिवेश	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	संपदा उपनिवेश के लिए संपादित आयुर्विधि	893.47	811.35	797.01	1488.26	1241.00	2329.80	893.47	811.35	797.01
XIV	निरस्त अधिकृत/ (पाट) (IX) - (XIII)	-3322.42	-1977.75	-831.67	-3453.23	-4483.32	-5329.67	-2287.19	-1229.05	-117.78
XV	निरस्त अधिकृत/ (पाट) परिवहन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-40.87%	-20.51%	-7.58%	-71.65%	-56.90%	-59.39%	-29.62%	-13.71%	-1.15%

S118 GI/13-SA

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का नामान्य संशोधन
पोत संबंधित गतिविधि के अधीन उप-गतिविधि 'बर्थ चिराये' के लिए लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक सं. टीएलए/46/2011-सिमेंटरी में अनुमान टीएलए द्वारा सुविधाएँ अनुमान			अन्य द्वारा प्राप्त विभाग 04-06-2013 द्वारा प्रेषित लाभांश अनुमान			संयुक्त प्रस्ताव में टीएलए/द्वारा सुविधाएँ अनुमान		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	सर्व विभाग	4407.15	5226.79	5952.15	1948.81	2840.04	3266.04	4186.79	4860.91	5535.50
II	सिमेंटरी-4 बांध									
	(i) बांध और मकान	695.38	687.50	677.29	629.18	710.23	756.39	695.38	687.50	677.29
	(ii) सिमेंटरी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) बांध	4.04	4.31	4.59	2.76	4.31	4.59	4.04	4.31	4.59
	(iv) सामान्य तथा अनुमान	4.39	4.68	4.98	16.45	4.68	4.98	4.39	4.68	4.98
	(v) विकास	4028.10	4178.10	4416.00	2586.41	2772.62	3163.49	2586.41	2754.53	2933.57
	अनुमान: वार्षिक हिस्सेदारी में 50 प्रतिशत का एवं-सिमेंटरी (सिमेंटरी 25 प्रतिशत)	-1417.19	-1712.01	-2054.33	-890.52	-856.00	-1027.17	-1417.19	-1712.01	-2054.33
	(vi) अन्य	165.45	176.20	187.66	240.54	176.20	187.66	165.45	176.20	187.66
	योग	3480.17	3338.78	3236.18	2584.82	2812.03	3089.94	2038.48	1915.20	1753.75
III	सुधारण	200.40	200.40	200.40	314.14	227.30	242.07	200.40	200.40	200.40
IV	अन्य तथा सामान्य प्रस्तावों उपर्युक्त की बाकी हिस्सेदारी	258.76	275.58	293.49	239.40	275.58	293.49	258.76	275.58	293.49
V	प्रस्तावित अधिकार/बांध (I)-(II)-(III)-(IV)	467.83	1412.04	2222.08	-1189.54	-474.86	-359.45	1689.16	2469.74	3287.86
VI	अधिकार/बांध की बाकी हिस्सेदारी	102.63	112.17	117.36	110.67	134.48	143.22	102.63	112.17	117.36
VII	अधिकार/बांध की बाकी हिस्सेदारी	600.98	676.87	728.78	653.65	762.84	812.43	600.98	676.87	728.78
VIII	अधिकार/बांध की बाकी हिस्सेदारी (VI) - (VII)	-498.36	-564.70	-611.42	-542.98	-628.36	-669.21	-498.36	-564.70	-611.42
IX	अधिकार/बांध (V) + (VIII)	-30.53	047.34	1610.66	-1732.52	-1103.22	-1028.66	1190.80	1905.04	2676.44
X	अधिकार/बांध के लिए निर्धारित धूरी									
	(i) अक्षयधाम वीरसिंहिया	6930.77	6730.37	6529.97	5636.78	4700.27	8824.11	6930.77	6730.37	6529.97
	(ii) अक्षयधाम वीरसिंहिया	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) अक्षयधाम वीरसिंहिया	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	योग	6930.77	6730.37	6529.97	5636.78	4700.27	8824.11	6930.77	6730.37	6529.97
XI	अक्षयधाम वीरसिंहिया - अक्षयधाम अनुमान									
	(i) अक्षयधाम वीरसिंहिया (16%)	1108.92	1076.86	1044.80	901.89	752.04	1411.86	1108.92	1076.86	1044.80
	(ii) अक्षयधाम वीरसिंहिया (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) अक्षयधाम वीरसिंहिया (अक्षयधाम वीरसिंहिया)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	योग	1108.92	1076.86	1044.80	901.89	752.04	1411.86	1108.92	1076.86	1044.80
XII	अक्षयधाम वीरसिंहिया	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	अक्षयधाम वीरसिंहिया के लिए अक्षयधाम वीरसिंहिया	577.15	557.06	586.34	901.89	752.04	1411.86	577.15	557.06	586.34
XIV	अक्षयधाम वीरसिंहिया (IX) - (XIII)	-607.68	290.28	1024.32	-2634.41	-1855.27	-2440.52	613.65	1347.98	2090.10
XV	अक्षयधाम वीरसिंहिया (IX) वीरसिंहिया बांध में अक्षयधाम वीरसिंहिया (XIV/I अक्षयधाम वीरसिंहिया)	-13.79%	5.55%	17.21%	-135.18%	-65.33%	-74.72%	14.66%	27.73%	37.76%

कोवीन पल्लन न्यात के दरमान का सामान्य संग्रोवन
पोत संबधित गतिविधि के अपीन उप गतिविधि एखवीएन - पोत संबधित प्रमार के लिए लागत विवरण

अनुसूच-I (प)

क्र.स.	विवरण	आदेश नं. टीएनपी/08/2011-कोविनटी के अनुसार टीएनपी द्वारा सुविधाएँ अनुमान			अनुमान द्वारा पर दिनांक 08-08-2013 द्वारा प्रेषित सशोधित अनुमान			संयुक्त प्रसार में टीएनपी द्वारा सुविधाएँ अनुमान		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	सुखीपुन - पुनर् स्थापित प्रसार									
	प्रधानन आय									
	i. पालटन	1733.92	2056.40	2341.78	1641.52	1263.64	1263.64	1733.92	2056.40	2341.78
	ii. पूर में प्रदाननो के लिए टग जाल	1304.38	1546.97	1761.66	973.66	950.60	950.60	1304.38	1546.97	1761.66
	जोड़	3038.31	3603.37	4103.43	2615.18	2214.23	2214.23	3038.31	3603.37	4103.43
II	परिचालन व्यय									
	(I) डेल अप सुवर्दी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(II) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(III) डेल	173.68	184.97	196.99	286.18	184.97	196.99	173.68	184.97	196.99
	(IV) नारमो तय अनुकूलन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(V) लिफ्टिंग	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(VI) अग	1049.08	1117.27	1189.89	1031.28	985.05	985.05	1049.08	1117.27	1189.89
	जोड़	1222.76	1302.24	1386.88	1317.46	1170.02	1182.04	1222.76	1302.24	1386.88
III	न्यूनतम	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	प्रदानन केन समान्य प्रदानन उपरिबन्धो के अपरिदित हिस्सेयों	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
V	प्रदानन अधिलेख/घाटा (I)-(II)-(III)-(IV)	1815.55	2301.13	2716.55	1297.73	1044.22	1032.19	1815.55	2301.13	2716.55
VI	एकएचआई का अधिलेख हिस्सा	144.36	167.38	186.12	0.00	0.00	0.00	144.36	167.38	186.12
VII	एचएचआई का अधिलेख हिस्सा	845.38	1010.04	1155.76	0.00	0.00	0.00	845.38	1010.04	1155.76
VIII	एकएचआई घाटा एकएचआई (VI) - (VII)	-701.02	-842.66	-969.64	0.00	0.00	0.00	-701.02	-842.66	-969.64
IX	अधिलेख/घाटा (V) + (VIII)	1114.53	1458.47	1746.91	1297.73	1044.22	1032.19	1114.53	1458.47	1746.91
X	गतिविधि के लिए निर्धारित बुजी									
	(I). मरमाव परिसरालिया	889.80	889.80	889.80	0.00	0.00	0.00	889.80	889.80	889.80
	(II). मरमाव संबधित परिसरालिया	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(III). सनरिजक दायित्व परिसरालिया	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	889.80	889.80	889.80	0.00	0.00	0.00	889.80	889.80	889.80
XI	आरखोलीई - अधिलेख अनुदेव									
	(I). अरखोलीई परिसरालिया (16%)	142.37	142.37	142.37	0.00	0.00	0.00	142.37	142.37	142.37
	(II). अरखोलीई संबधित परिसरालिया (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(III). सनरिजक दायित्व परिसरालिया (कोई अधिलेख नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	142.37	142.37	142.37	0.00	0.00	0.00	142.37	142.37	142.37
XII	समक अनुवर्गित	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	समक अनुवर्गित के लिए समायोजित आरखोलीई	74.10	73.65	79.90	0.00	0.00	0.00	74.10	73.65	79.90
XIV	निम्न अधिलेख/घाटा (IX) - (XIII)	1040.44	1384.83	1667.02	1297.73	1044.22	1032.19	1040.44	1384.83	1667.02
XV	निम्न अधिलेख/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	34.24%	38.43%	40.62%	49.62%	47.16%	46.62%	34.24%	38.43%	40.62%

अनुसूची-I (1)

कोचीन पत्तन व्याप्त के दरमान का सामान्य संशोधन
 पोत संबंधित गतिविधि के अर्धीन उप-गतिविधि शुल्क मोदीकरण के लिए लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	आदेश सं. टीएनसी/40/2011-सीआरपीटी के अनुसार टीएनसी द्वारा सुविधाएं अनुमान			पटन हात पर दिनांक 09-09-2013 द्वारा प्रेषित संशोधित अनुमान			गैरपटा प्रस्ताव में टीएनसी द्वारा सुविधाएं अनुमान		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	शुल्क मोदीकरण									
I	प्रस्तावित आग	30.00	30.00	30.00	10.58	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00
II	परिवहन व्यय									
	(i) आग और मरुदूरी	28.86	28.53	28.11	23.92	29.47	31.39	28.86	28.53	28.11
	(ii) डिकरी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) डिकरी	0.24	0.25	0.27	0.64	0.25	0.27	0.24	0.25	0.27
	(iv) सस्ते तेल अनुक्रम	0.00	0.00	0.00	31.56	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) डिकरी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	3.86	4.11	4.37	0.00	4.11	4.37	3.86	4.11	4.37
	जोड़	32.95	32.89	32.75	56.13	33.83	36.03	32.95	32.89	32.75
III	सुव्यवस्था	0.44	0.12	0.00	1.23	0.50	0.54	0.44	0.12	0.00
IV	प्रमाण तथा सामान्य प्रशासन उपकरणों की आवश्यकता विस्तार	9.78	10.41	11.09	15.12	10.41	11.09	9.78	10.41	11.09
V	प्रस्तावित अतिरिक्त/(घटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	-13.17	-13.42	-13.84	-61.89	-14.75	-17.66	-13.17	-13.42	-13.84
VI	एकपुष्पाई का अतिरिक्त विस्तार	3.89	4.23	4.39	6.99	5.08	5.41	3.89	4.23	4.39
VII	एकपुष्पाई का अतिरिक्त विस्तार	22.78	25.51	27.29	41.27	28.82	30.70	22.78	25.51	27.29
VIII	एकपुष्पाई घटाए एकपुष्पाई (VI) - (VII)	-18.89	-21.28	-22.90	-34.28	-23.74	-25.28	-18.89	-21.28	-22.90
IX	अतिरिक्त/(घटा) (V) + (VIII)	-32.06	-34.70	-36.73	-96.17	-38.49	-42.94	-32.06	-34.70	-36.73
X	गतिविधि में लिए नियोजित पूंजी									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां	0.12	0.00	0.00	0.46	0.38	0.71	0.12	0.00	0.00
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सार्वजनिक दण्डित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	0.12	0.00	0.00	0.46	0.38	0.71	0.12	0.00	0.00
XI	आबासीय - अधिकतम अनुक्रम									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	0.02	0.00	0.00	0.07	0.06	0.11	0.02	0.00	0.00
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (5.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सार्वजनिक दण्डित परिसंपत्तियां (कोई प्रतिफल नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	0.02	0.00	0.00	0.07	0.06	0.11	0.02	0.00	0.00
XII	सामान्य उपकरणिता	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	सामान्य उपकरणिता के लिए समायोजित आबासीय	0.01	0.00	0.00	0.07	0.06	0.11	0.01	0.00	0.00
XIV	निवृत्त अतिरिक्त/(घटा) (IX) - (XIII)	-32.07	-34.70	-36.73	-96.25	-38.55	-43.05	-32.07	-34.70	-36.73
XV	निवृत्त अतिरिक्त/(घटा) परिवर्तन आग के प्रतिफल रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-106.90%	-115.66%	-122.44%	-909.64%	-128.50%	-143.52%	-106.90%	-115.66%	-122.44%

अनुसूची-I (९)

कोवीन पतन न्यास के दरमान का सामान्य संगोपन
पोत संरक्षित नवविधि के अर्धीन उप-नवविधि 'नेहरू हतान्दी' के लिए लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	अद्वैत त. टीएलसी/४४/२०११-संशोधन के अनुसार टीएलसी द्वारा सुविधाएं अनुमान			एकल द्वारा नव विवरण ०४-०४-२०१३ द्वारा संशोधित अनुमान			नौकल प्रस्ताव ने टीएलसी द्वारा सुविधाएं अनुमान		
		२०१२-१३	२०१३-१४	२०१४-१५	२०१२-१३	२०१३-१४	२०१४-१५	२०१२-१३	२०१३-१४	२०१४-१५
I	नौकल हतान्दी									
	अद्वैत त. टीएलसी	०.००	०.००	०.००	४३१.४२	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००
II	नौकल हतान्दी									
	(I) नौकल और नौकल	७२७.३०	७१९.०६	७०८.३०	६३४.६३	७४२.०३	७९१.१२	७२७.३०	७१९.०६	७०८.३०
	(II) नौकल	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००
	(III) नौकल	३९७.४७	४२३.३१	४५०.८२	२३३.९३	४२३.३१	४५०.८२	३९७.४७	४२३.३१	४५०.८२
	(IV) नौकल तथा नौकल	७५०.२४	०.२५	०.२७	८०४.६२	७९५.००	८४२.७०	७५०.२४	०.२५	०.२७
	(V) नौकल	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००
	(VI) नौकल	६३.४४	६७.५७	७१.९६	२०६.५७	६७.५७	७१.९६	६३.४४	६७.५७	७१.९६
	जोड़	१९३८.४६	१२१०.१९	१२३१.४४	१८७९.७६	२०२८.७१	२१५६.६०	१९३८.४६	१२१०.१९	१२३१.४४
III	नौकल	२०९.०३	२०९.०३	७७.१४	५७.७९	२३७.०८	२५२.४९	२०९.०३	२०९.०३	७७.१४
IV	नौकल तथा नौकल प्रस्ताव नौकल के अर्धीन नौकल	३५६.५९	३७९.७७	४०४.४५	४५१.४५	३७९.७७	४०४.४५	३५६.५९	३७९.७७	४०४.४५
V	नौकल नौकल/नौकल (I)-(II)-(III)-(IV)	-२५०४.०७	-१७९८.९८	-१७१३.०३	-१९५७.५८	-२६४५.५६	-२८१३.५५	-२५०४.०७	-१७९८.९८	-१७१३.०३
VI	नौकल नौकल का अर्धीन नौकल	२२०.८६	१५५.५५	१६५.२६	२०८.७१	१८५.३२	१९७.३७	२२८.८६	१५५.५५	१६५.२६
VII	नौकल नौकल का अर्धीन नौकल	१३४०.१९	९३८.६५	१०२६.२२	१२३२.६५	१०५१.२६	१११९.५९	१३४०.१९	९३८.६५	१०२६.२२
VIII	नौकल नौकल प्रस्ताव नौकल (VI) - (VII)	-११११.३३	-७०३.१०	-८६०.९६	-१०२३.९५	-८६५.९४	-९२२.२२	-११११.३३	-७८३.१०	-८६०.९६
IX	नौकल नौकल/नौकल (V) + (VIII)	-३६१५.४०	-२५८२.०८	-२५७३.९९	-२९८१.५३	-३५११.५०	-३७३५.७७	-३६१५.४०	-२५८२.०८	-२५७३.९९
X	नौकल नौकल के लिए नौकल नौकल									
	(I) नौकल नौकल	२८६.१७	७७.१४	०.००	४०१.०८	३३४.४५	६२७.८८	२८६.१७	७७.१४	०.००
	(II) नौकल नौकल नौकल	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००
	(III) नौकल नौकल नौकल	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००
	जोड़	२८६.१७	७७.१४	०.००	४०१.०८	३३४.४५	६२७.८८	२८६.१७	७७.१४	०.००
XI	नौकल नौकल - नौकल नौकल									
	(I) नौकल नौकल (१६%)	४५.७९	१२.३४	०.००	६४.१७	५३.५१	१००.४६	४५.७९	१२.३४	०.००
	(II) नौकल नौकल (६.५०%)	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००
	(III) नौकल नौकल नौकल (नौकल नौकल नौकल)	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००
	जोड़	४५.७९	१२.३४	०.००	६४.१७	५३.५१	१००.४६	४५.७९	१२.३४	०.००
XII	नौकल नौकल	५२.०५%	५१.७३%	५६.१२%	५२.०५%	५१.७३%	५६.१२%	५२.०५%	५१.७३%	५६.१२%
XIII	नौकल नौकल के लिए नौकल नौकल	२३.८३	६.३८	०.००	६४.१७	५३.५१	१००.४६	२३.८३	६.३८	०.००
XIV	नौकल नौकल/नौकल (IX) - (XIII)	-३६३९.२३	-२५८८.४६	-२५७३.९९	-३०४५.७०	-३५६५.०१	-३८३६.२३	-३६३९.२३	-२५८८.४६	-२५७३.९९
XV	नौकल नौकल/नौकल नौकल नौकल नौकल नौकल नौकल (XIV/I नौकल नौकल)				-७०५.९८%					

5118 GI/13-5B

अनुबन्ध-1 (क)

कोविड रक्तन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
 पोत संबंधित गतिविधि के जमीन उप-गतिविधि बाजों के माध्यम से जल आपूर्ति हेतु लागत विवरण

क्रम	विवरण	आरक्षण स. टीएनपी/48/2011-सीआरपीटी के अनुसार टीएनपी द्वारा सुविधागत अनुमान			रक्तन द्वारा पत्र दिनांक 08-08-2013 द्वारा प्रेषित संशोधित अनुमान			अनुमान इलाक में टीएनपी द्वारा सुविधागत अनुमान		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	कार के माध्यम से जल आपूर्ति	74.60	78.33	82.25	21.11	71.05	71.05	74.60	78.33	82.25
II	परिचालन व्यय									
	(i) कर्म और मजदूरी	34.46	34.07	33.56	32.12	35.19	37.48	34.46	34.07	33.56
	(ii) ईंधन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	4.18	4.45	4.74	3.27	4.45	4.74	4.18	4.45	4.74
	(iv) मरम्मत तथा अनुसंधान	0.00	0.00	0.00	28.87	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) निरक्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	2.28	2.43	2.59	4.77	2.43	2.59	2.28	2.43	2.59
	जोड़	40.92	40.95	40.89	69.03	42.07	44.81	40.92	40.95	40.89
III	गुणवत्ता	5.24	5.24	5.24	1.35	5.95	6.33	5.24	5.24	5.24
IV	प्रदान की जा सकने वाला उपकरणों की आवंटित हिस्सेदारी	12.16	12.95	13.79	17.31	12.95	13.79	12.16	12.95	13.79
V	प्रवाहन अधिराश/घाटा (I)-(II)-(III)-(IV)	16.28	19.19	22.32	-66.58	10.08	6.11	16.28	19.19	22.32
VI	एकलक्षित जल आपूर्ति विभाग	4.83	5.26	5.49	8.00	6.32	6.73	4.83	5.26	5.49
VII	एकलक्षित जल आपूर्ति विभाग	28.29	31.76	34.08	47.25	35.85	38.18	28.29	31.76	34.08
VIII	एकलक्षित जल आपूर्ति विभाग (VI) - (VII)	-23.46	-26.50	-28.59	-39.25	-29.53	-31.45	-23.46	-26.50	-28.59
IX	अधिराश/घाटा (V) + (VIII)	-7.18	-7.31	-6.27	-105.83	-19.45	-25.33	-7.18	-7.31	-6.27
X	संशोधित के लिए निर्धारित मुद्रा									
	(i). अवकाश प्रतिशत	42.34	37.10	31.86	38.54	32.14	60.34	42.34	37.10	31.86
	(ii). व्यवसाय संबंधित प्रतिशत	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सामाजिक दायित्व प्रतिशत	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	42.34	37.10	31.86	38.54	32.14	60.34	42.34	37.10	31.86
XI	आवृत्ति - अधिकतम अनुमान									
	(i). सामान्य प्रतिशत (16%)	6.77	5.94	5.10	6.17	5.14	9.65	6.77	5.94	5.10
	(ii). सामान्य प्रतिशत (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सामान्य प्रतिशत (सर्वोच्च प्रतिशत)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	6.77	5.94	5.10	6.17	5.14	9.65	6.77	5.94	5.10
XII	अवकाश प्रतिशत	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	समाप्त अवकाश के लिए निर्धारित आवृत्ति	3.53	3.07	2.86	6.17	5.14	9.65	3.53	3.07	2.86
XIV	विवरण अधिराश/घाटा (IX) - (XIII)	-10.71	-10.38	-9.13	-112.00	-24.59	-34.99	-10.71	-10.38	-9.13
XV	विवरण अधिराश/घाटा (XIV) का प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-14.35%	-13.25%	-11.10%	-530.56%	-34.61%	-49.24%	-14.35%	-13.25%	-11.10%

अनुबंध-I (र)

कोचीन पत्तन व्यास के दौरान का सामान्य संशोधन
 पोत संबंधित गतिविधि के अर्धवार्षिक-गतिविधि 'रट' के माध्यम से जल आपूर्ति हेतु लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	अर्धवार्षिक/द्वि-वर्षीय/त्रै-वर्षीय के अनुमानित टैरिफों द्वारा पुनर्निर्मित अनुमान			पत्तन द्वारा 18 दिनों 20-08-2013 द्वारा प्रेषित समीक्षित अनुमान			संयुक्त प्रस्ताव में टैरिफों द्वारा पुनर्निर्मित अनुमान		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	रट के माध्यम से जल आपूर्ति									
I	प्रचलन आय	15.57	16.35	17.16	13.08	14.83	14.83	15.57	16.35	17.16
II	परिचालन व्यय									
	(i) वेतन और मजदूरी	37.62	37.19	36.64	33.44	38.42	40.92	37.62	37.19	36.64
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) मरम्मत तथा अनुसंधान	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) निरुद्ध	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	11.48	12.23	13.02	10.18	12.23	13.02	11.48	12.23	13.02
	जोड़	49.10	49.42	49.66	43.62	50.65	53.94	49.10	49.42	49.66
III	सूचकांक	0.58	0.58	0.58	0.92	0.65	0.70	0.58	0.58	0.58
IV	प्रचलन तथा सामान्य प्रशासन उपकरणों की आबंटित हिस्सेदारी	14.64	15.59	16.60	11.75	15.59	16.60	14.64	15.59	16.60
V	प्रचलन अक्षरों/घाटा (I)-(II)-(III)-(IV)	-48.74	-49.24	-49.68	-43.20	-52.06	-56.41	-48.74	-49.24	-49.68
VI	एकलमआई का आबंटित हिस्सा	5.80	6.35	6.66	5.43	7.61	8.10	5.80	6.35	6.66
VII	एकलमई का आबंटित हिस्सा	33.95	38.33	41.39	32.07	43.15	45.95	33.95	38.33	41.39
VIII	एकलमआई घाटा एकलमई (VI) - (VII)	-28.15	-31.98	-34.72	-26.64	-35.54	-37.85	-28.15	-31.98	-34.72
IX	अक्षरों/घाटा (V) + (VIII)	-76.89	-81.22	-84.40	-69.84	-87.61	-94.27	-76.89	-81.22	-84.40
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां	2.39	1.82	1.24	2.40	2.01	3.76	2.39	1.82	1.24
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	2.39	1.82	1.24	2.40	2.01	3.76	2.39	1.82	1.24
XI	आरओसीई - अधिकतम अनुबंध									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	0.38	0.29	0.20	0.38	0.32	0.60	0.38	0.29	0.20
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (कोई प्रतिफल नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	0.38	0.29	0.20	0.38	0.32	0.60	0.38	0.29	0.20
XII	क्षमता उपयोगिता	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	0.20	0.15	0.11	0.38	0.32	0.60	0.20	0.15	0.11
XIV	निकट अक्षरों/घाटा (IX) - (XIII)	-77.09	-81.37	-84.51	-70.22	-87.93	-94.87	-77.09	-81.37	-84.51
XV	निकट अक्षरों/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-495.24%	-497.81%	-492.41%	-536.73%	-593.09%	-639.90%	-495.24%	-497.81%	-492.41%

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 3rd December, 2013

No.TAMP/41/2013-COPT .—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Cochin Port Trust for review of wharfage charges on the POL Products prescribed in its existing Scale of Rates approved vide Order No.TAMP/49/2011-COPT dated 1st April, 2013 as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/41/2013-COPT

Cochin Port Trust

Applicant

QUORUM:

- (i) Shri T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri C.B. Singh, Member (Economic)

O R D E R

(Passed on this 15th day of November, 2013)

This case relates to the proposal received by the Cochin Port Trust (COPT) for review of wharfage charges on the POL products prescribed in its existing Scale of Rates.

2. The existing SOR of the COPT was approved vide Order No.TAMP/49/2011-COPT dated 1st April, 2013 which was notified in the Gazette of India on 10th June, 2013.

3.1. The COPT vide its letter dated 19 August 2013 has requested for review of the wharfage charges on the POL products. In this connection, the submissions made by COPT are summarised below:

- (i) Cochin Oil Terminal (COT), North Tanker Berth (NTB) and South Tanker Berth (STB) handle POL products including crude oil by PSUs like BPCL-KR, HPCL and IOCL at the rate of ₹ 65 per ton since 1996-97 till date without any increase in the wharfage rates.
- (ii) After commissioning of SPM by BPCL-KR in the year December 2007, the quantity handled at COT reduced substantially. The capacity utilisation of this dedicated facility reduced despite increase in the refining capacity of BPCL-KR from 7.5 to 9.5 MMT per annum.
- (iii) As per MOU entered between COPT and BPCL-KR on 11th June, 2003, the port needs to maintain a 9.14m draft at COT. However, as part of the contractual obligation with M/s. India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL), the COPT has to maintain 12.5 m draft at berth Q8-Q9. As the COT is in the same area as Q8 and Q9, the draft of 12.5 m was available at COT also. Thus, the BPCL-KR and other oil PSUs enjoyed the deeper draft not only without incurring any additional cost but also benefited by scale of economies of freight by bringing deeper drafted vessels and increased parcel sizes.
- (iv) The container handling operations at IGTPL shifted to ICTT, Vallarpadam in February 2011. Therefore, the obligation to maintain 12.5 draft at Q8 & Q9 came to an end. The port needs to maintain only 9.14 m draft at COT and there was no justification for maintaining 12.5 draft as was done, especially in view of the decreasing volumes at COT.
- (v) The port, therefore, decided to either scale down the draft to 9.14 m or review the cost statement of Wharfage on POL Products. Since the overall vessel related income showed a deficit, a proportionate cost of maintenance dredging was apportioned to the POL products. However, in the estimates moderated by the Authority in the notification dated 10th June, 2013, the apportioned dredging costs for POL products was not considered by the Authority. This resulted in surplus in the POL handling activity for the year 2012-13 to 2014-15.

- (vi) A meeting was held with oil PSUs in June 2013 to inform the desire of the port to lower the draft. The oil PSUs desired that the 12.5 m draft at COT should be maintained and agreed to bear the additional charges payable in this regard, provided such charges are approved by the Authority.

3.2. The other points made by the COPT are summarised below:

- (i) The TAMP Guidelines allow review of orders to the limited extent of errors apparent on the face of records considered in the relevant proceedings, provided such an application is filed within 30 days of the notification in the Official Gazette vide Clause 3.3.1 of the 2005 Guidelines.
- (ii) This submission before the Authority is for review of orders for POL handling activity on account of an extraordinary situation at the COPT as it is struggling with a serious deficit position in the activity due to recurring expenditure on maintenance dredging without commensurate income.
- (iii) The financial performance of the port during the last seven years is tabulated below:

(₹ in crores)

Particulars	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
Operating Income	212.08	219.94	208.40	232.07	276.08	307.10	311.61
Operating Expenditure	147.57	181.20	195.46	232.95	274.49	282.14	367.39
Operating Surplus/ Deficit	64.51	38.73	12.94	-0.88	1.59	24.96	-55.78
F & M Income	21.28	27.62	21.38	19.23	35.69	35.10	134.43
F & M Expenditure	59.13	61.86	49.07	107.61	123.36	143.98	143.80
Net Surplus/ Deficit	26.66	4.49	-14.75	-89.26	-86.08	-83.91	-65.15
Operating ratio (%)	70	82	94	100	99	92	118

- (iv) The accumulated loss of the port as on 31st March, 2013 is ₹298.84 crores. It faces a revenue gap of ₹ 20 crores per month at present and has been utilizing its Pension Trust fund for payment of pension from April 2013 onwards. Even then the revenue gap is around ₹ 7 to ₹ 8 crores per month.
- (v) Cochin Port is famed for its geo-strategically important location near the international shipping channels; it is the Major Port nearest to these channels. Proximity to these routes is important as the big ships plying these routes tend to touch only the ports requiring minimum deviation from the route.
- (vi) Its geographical advantage comes with a geo-morphological disadvantage of heavy maintenance dredging. At an annual siltation load of 21 million cu.m., the COPT has acquired the dubious distinction of becoming the port with the maximum siltation load in India. Maintenance dredging has thus been a major problem at the port.
- (vii) Most other ports in India have a hard rocky bottom, so that once the costly capital dredging is completed, there is almost no siltation to deal with, which implies that there is no need for maintenance dredging. But, Cochin Port has a muddy bottom, which is associated with siltation and maintenance dredging.
- (viii) The method of pricing in the dredging contract in the COPT has been changed from 'per cu. m. of silt removed' to 'maintenance of draft of the channel throughout the period specified', with effect from 2000-01. While this is a more effective method of providing depths, it tends to be more expensive as it requires the contractor to maintain a dredger throughout the year unlike in other ports.

Particulars	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
Dredging Quantity (M cu.m)	12	12	15	15	22
Maintenance Dredging Cost (₹ in crores)	56.83	66.22	84.37	63.72	123.92
Operating Cost (₹ in crores)	195.46	232.95	274.49	282.14	367.39
% to operating cost	29%	28%	31%	23%	34%

- (ix) Maintenance dredging expenditure as a percentage of operating cost is second only to Kolkata Port Trust (KOPT), as the figures for 2010-11 below shown:

Kolkata	Cochin	Mangalore	Kandla	Paradip	Mormugao	Vizag	JNPT	MbPT	Ennore	Chennai	Tuticorin
38	31	20	17	11	9	5	4	2	0	0	0

- (x) The KOPT spends around ₹ 400 crores annually on maintenance dredging while the COPT has contracted for maintenance dredging for 3 years with Dredging Corporation of India for around ₹105 crores + Service Tax per year. In 2012-13 Cochin Port spent ₹ 123.92 crores on maintenance dredging. All other Major Ports spend less than ₹ 50-60 crores a year on maintenance dredging.
- (xi) There is, however, a cardinal difference between the treatment of maintenance dredging expenditure in KOPT and COPT. Around 90% of the maintenance dredging expenditure of KOPT is funded by Government of India so it does not have to recover from the port users whereas COPT does not receive any subsidy for maintenance dredging and has therefore to recover it from Port Users.
- (xii) Expenditure on maintenance dredging is recovered by ports through Vessel Related Charges (VRC). Hence the VRC at COPT is higher than that at other competing ports.

VRC for a Vessel with 14,036 GRT in various Ports for a 12 hour stay						
VRC in USD	Cochin	Chennai	Tuticorin	JNPT	Mundra	Colombo
	17162	8066	8361	5468	8379	2803

- (xiii) The port has to offer concessions on VRC to remain competitive. There are limits to which the VRC can be further loaded with maintenance dredging expenditure. In the TAMP scheme of things, the subsidy gets added back to the port's revenue for assessment of the port's revenue stress. It is submitted that to this extent the port's revenue stress gets understated, as it is actually VRC revenue foregone or sacrificed.
- (xiv) On the other hand, there is scope for enhancing wharfage for POL, with oil companies paying much higher rates at other ports as compared to COPT, as can be seen from the table below:

Port	Kochi	New Mangalore	Mundra	Paradip	Kolkata	Kakinada	Ennore
Wharfage (₹ per MT)	65	70	80	68	112.5	134	100

- (xv) The wharfage of ₹ 65 per MT for POL at COPT was fixed in 1996 before TAMP came into existence, and is continuing unchanged even today. The rate should be ₹ 160 per MT even if it were adjusted for WPI increases. Even if it were indexed to WPI increases to the limited extent of 60% as envisaged in the 2008 Guidelines, it would have been ₹ 96 per MT today. But under the TAMP costing regime, wharfage is continued to be prescribed at ₹ 65 per MT since 1996 as this activity is in surplus.

COT, NTB & STB income in 2012-13 as per TAMP Guidelines:

(₹ in crores)

Details	Income	Expenditure	Surplus/Deficit
Port Dues	3.07	30.35	-27.28
Pilotage	11.19	34.99	-23.80
Berth Hire	4.31	29.66	-25.35
Total (A)	18.57	95.00	-76.43
Wharfage (B)	22.00	6.87	15.13
Total income (A) + (B)	40.57	101.86	-61.29

- (xvi) Since the conventional approach adopted by the Authority would not permit an increase in wharfage, COPT had made a submission as part of the General Tariff Revision for the current tariff cycle that the tariffs need not be increased. However, the Authority is requested to consider an increase in POL wharfage considering our financial situation.
- (xvii) There is nothing in the TAMP Guidelines, 2005 which require the maintenance dredging expenditure to be recovered only from VRC. It is the cost formats circulated by TAMP which indicate that the maintenance dredging expenditure shall be loaded only in the VRC and not in wharfage.
- (xviii) Given its peculiar circumstances, the port had consistently tried to load the maintenance dredging expenditure in wharfage rather than in VRC in all its submissions to the Authority on SOR. The Authority has, however, seen it fit to reject it each time. [In this connection, the COPT has reproduced relevant extracts of 2007, 2010 and 2013 tariff order passed by the Authority on its general revision proposal.]
- (xix) It is important to note the difference between impact and incidence in fixing tax rates as well as regulated tariffs.
- (xx) Given that the ultimate incidence of the VRC and the wharfage for oil shipments vis-à-vis the port is on the oil companies, the loading of maintenance dredging expenditure through VRC should not be stressed too much. In fact, stressing for loading maintenance dredging expenditure only in VRC acts to the detriment of the port as the VRCs are already un-competitively high whereas there is still scope for increasing wharfage. It may be noted that the deviation from the general norm has already been made by the Authority in the case of New Mangalore Port Trust.
- (xxi) The installation of the Single Point Mooring (SPM) by the BPCL in December 2007 impacted COPT's finances decisively. Wharfage at the SPM is ₹ 25 per MT while that at the inner berths (COT, NTB and STB) is ₹ 65 per MT. The SPM diverted all the crude throughput there. The Port's oil revenues took 4 years to cross the 2006-07 level of ₹ 90.95 crores again, and it was only in 2011-12 that the oil revenues, at ₹ 103.75 crores, exceeded the 2006-07 level. Even though crude and POL products constitute 70% of the Port's traffic, only one-third of the Port's revenues are now generated from this business as against 43% before, as the figures below show:

Oil Revenue of Cochin Port Trust

(₹ in crores)

	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
COT	65.68	58.39	19.21	26.07	24.9	31.39	23.5
NTB	17.67	12.37	10.89	12.68	16.48	14.37	13.58
STB	7.6	7.04	1.44	2.77	2.6	5.85	3.47
SPM	0	5.95	40.18	19.39	46.22	52.34	63.26
Total	90.95	83.75	71.72	60.91	90.20	103.75	103.81
Operating income	212.08	220.09	208.4	232.07	276.08	307.75	311.61
% of share	43%	38%	34%	26%	33%	34%	33%

- (xxii) When crude throughput migrated from the COT to the SPM, capacity utilization at the COT plunged to 26%, with expenditure on the terminal grossly exceeding revenues when maintenance dredging is considered. But BPCL, which does 87% of the throughput at the COT even now, still wants 12.5m draft at COT. Hence the ground on which the Authority has allowed loading maintenance dredging expenditure in wharfage in the SOR of 2007, continues to be valid even today for the present tariff cycle.

Oil Throughput at COT Before and After SPM in COPT

Year	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
Throughput in MMT	7.52	6.57	2.2	2.2	2.22	2.7	1.93
Capacity Utilisation	100%	87%	29%	29%	30%	36%	26%
Income from COT (₹ in crores)	65.68	58.39	19.21	26.07	24.9	31.39	23.5

- (xxiii) COPT kept maintaining 12.5m draft at COT even after the commissioning of the SPM since the Port was contractually obligated through a Licence Agreement with the container terminal operator, DP World, to maintain 12.5m draft at the container berths, Q8 and Q9 berths, which were in the same area as that of COT.
- (xxiv) The draft of 12.5m at COT has been gainfully utilised by the oil companies, especially BPCL. Out of the combined throughput of 3.39 MMT of POL at the Tanker berths (COT, NTB & STB) in 2012-13, 1.31 MMT was taken in vessels with draft more than 9.14m. The corresponding figure in 2011-12 was 2.59 MMT out of 4.32 MMT. The gain to the oil companies on account of freight advantage, assuming a \$3 freight advantage per MT, could be ₹19.65 crores (1.31*3*50/\$) in 2012-13 and ₹ 38.85 crores (2.59*3*50/\$) in 2011-12. That the oil companies, especially BPCL, require the draft of 12.5 m at COT is evident from the above. BPCL has been requesting the COPT to continue the draft of 12.5m. at the COT. The COPT has agreed to do so provided the oil companies pay additional wharfage for the deeper draft.
- (xxv) It is submitted that COPT did not apportion any cost on such provision of higher draft at the COT, even though BPCL and other oil companies utilized the higher draft to bring larger parcel size vessels and availed the consequential scale economies till 2011. COPT's obligation to maintain 12.5 m draft at Q8 - Q9 berth ceased when the container terminal operations shifted to the ICTT, Vallarpadam in February, 2011. Any expenses on maintaining the higher draft at COT are now solely attributable to the POL operations at COT.
- (xxvi) It may be noted that the present move of COPT is by no means an afterthought. Within 3 weeks of the container operations moving from RGCT on Q8 - Q9 berth to ICTT on Vallarpadam, COPT addressed BPCL to pay ₹15 crores towards maintenance dredging expenditure for 2011-12 required to keep the draft at COT at 12.5m; there was no reply at that time.
- (xxvii) In 2012-13 the Port spent ₹46.33 crores of the total ₹123.92 crores on maintenance dredging, to maintain 12.5m draft at the COT. When maintenance dredging is considered in the cost, it is clear that the Port is making a loss on its operations at COT.
- (xxviii) 87% of the throughput at COT is attributable to BPCL, but they do not want to take up responsibility of guaranteeing a minimum throughput there. However, there does seem to be acknowledgement by BPCL of the fact that utilisation of the COT has fallen to 26% of the 2006-07 levels, and that there is a revenue gap for the terminal which needs to be covered.
- (xxix) But BPCL also wants the Port to use any surplus it is making in the SPM operations to cross-subsidise the COT. BPCL points to the condition in the MOU with COPT which provides that once throughput at the SPM reaches 9 MMT, there will be negotiations for a downward revision in the wharfage of ₹ 25 per MT there. The 9 MMT throughput point at the SPM was breached in 2012-13 for the first time. [With reference to the financial position of the COPT for the years 2007-08 to 2014-15, the COPT has furnished the extracts of the relevant pages of the 2007, 2010 and 2013 tariff order of its general revision proposal.]
- (xxx) To compound matters, the revised traffic projections and the consequential income estimates relied upon in the General Revision Order for SOR in 2013 have turned out to be gross overestimates. Unrealistically high traffic projections lead to lower tariff and under-recovery of costs, leading to ultimate financial instability; hence it is urged to the Hon'ble Authority to re-work the tariffs based

on realistic traffic data. The port has made the following submissions regarding traffic projection of POL:

- (a) The Port initially projected (in June 2012) a steady crude and POL throughput of 14 MMT for the years 2012-13, 2013-14 and 2014-15, of which 9.5 MMT was estimated to be handled at the SPM and 4.5 MMT at the berths.
- (b) Since the proportion of the throughput at the SPM and the Docks worked out to be 68% and 32% respectively, this ratio was applied by the TAMP on the revised POL traffic estimates furnished by Cochin Port (in Aug 2012) at 14.40, 16.00 and 17.23 MMT for the years 2012-13 to 2014-15 to ascertain the share of estimated POL traffic at the SPM and the berths for the purpose of estimation of income. Accordingly, the revised traffic estimates considered by the Authority to ascertain the income estimate is as below:

Year	Traffic estimates (in MMT)			Income estimates (₹ in laths)		
	SPM (68%)	Other Berths (32%)	Total traffic estimates	SPM	Other berths	Total
2012-13	9.79	4.61	14.40	2448.00	2995.20	5443.20
2013-14	10.88	5.12	16.00	2720.00	3328.00	6048.00
2014-15	11.72	5.51	17.23	2929.10	3583.84	6512.94

- (xxxix) (a) Adoption of the ratio resulted in the throughput at the berths at 4.61, 5.12 and 5.51 MMT for the years 2012-13 to 2014-15. The corresponding traffic at the SPM became 9.79, 10.88 and 11.72 MMT respectively for the aforesaid years. It is submitted that the crude oil import at the SPM cannot exceed the present refining capacity of 9.5 MMTPA in any significant manner until the BPCL's Kochi Refinery expands its refining capacity, expected in 2016-17. The case is no different for the POL handling at the berths also, since POL is more or less captive, fully controlled by the oil companies, especially BPCL.
- (b) The reason behind the revised traffic projections by Cochin Port Trust, however, was the expected commissioning of certain projects such as the Multi-User Liquid Terminal (MULT) and the LPG Terminal, both of which did not materialize as projected in the Five Year Plan. In fact, the MULT and the LPG Terminal are now being combined through a PPP project under nomination to the IOCL, and expected to be commissioned at the end of the current Tariff Cycle only.
- (c) In fact, the realized throughput of POL at Cochin Port in 2012-13 has been only 13.90 MMT of which the SPM accounted for 10.06 MMT. For the current year 2013-14 (Apr-Jul), the POL throughput is 4.92 MMT of which the SPM share is 3.45 MMT. The combined income estimates at the SPM and the berths thus became ₹ 54.43, 60.48 and 65.13 crores for the years 2012-13, 2013-14 and 2014-15 against the initial estimate of ₹ 53 crores per year for all the aforesaid years. It is submitted that the POL wharfage income for 2012-13 turned out to be only ₹ 48.01 crores considering both the SPM and the Docks.
- (xxxixii) The ratio of POL cargo estimated by the COPT in its initial general revision proposal at SPM and other berths was in the ratio of 68% and 32%. TAMP applied the same ratio on the revised cargo estimates of POL furnished by port in August 2012 and bifurcated at the cargo estimate at SPM and other berths.
- (xxxixiii) It is submitted that an essential part of the above approach would be to allow the ports to price their services at the rate 'what the traffic can bear'. Only by extending the greatest latitude will a port such as COPT in its present state, weighed down by heavy maintenance dredging expenditure, and without the benefit of any subsidy or budgetary support from Government of India, be able to find some semblance of financial viability.
- (xxxixiv) While the COPT already has an extremely high VRC on account of bearing the brunt of recovery of maintenance dredging expenditure and that further increases in VRC are not feasible for recovery of the increasing maintenance dredging expenditure, we have also shown that the traffic is willing to bear a higher wharfage for POL should the Authority issue an award for the same, as ports like Ennore and Kakinada are charging ₹ 100 per MT and ₹ 134 per MT respectively, compared to the ₹ 65 per MT fixed in the case of COPT as far back as in 1996.

- (xxxv) The Authority is requested to consider a wharfage for POL fully loading the maintenance dredging expenditure necessary for the 12.5m. draft at the COT which BPCL has desired. Such an approach has been taken by the Hon'ble Authority in respect of the New Mangalore Port, as it has observed in the Order of 2007.
- (xxxvi) While it is clear that the charges are fixed on a cost plus return approach as required under the 2005 Guidelines, a uniform tariff for the cargo not availing significantly enhanced facilities through increased draft, i.e., at STB & NTB which continue to operate at 9.14m. draft, may seem unfair at first glance. But a uniform wharfage for POL at all the inner tanker berths is recommended because the oil companies frequently get a vessel to load at the lower draft terminal and then top up at the higher draft COT. The predominance of BPCL on account of its Kochi Refinery in the POL throughput of COPT, which imports crude oil through the SPM and arranges for the movement of refined products through the tanker berths, is another reason for proposing a uniform wharfage for POL at all inner tanker berths.
- (xxxvii) The COPT has also prayed for retrospective fixation of this rate of wharfage with effect from 18-2-2011, being the date on which container handling activities migrated from Willingdon Island to Vallarpadam, thus ending the Port's need to maintain the draft at 12.5m. in that area. In doing so, it is reminded to the Authority that the BPCL would still be free-riding on the benefit of 12.5m. draft from 2006 to 2011 without paying a single rupee over and above the ₹65 per MT wharfage which imposed an obligation on the COPT of maintaining only a 9.14 m draft at COT.
- (xxxviii) The COPT is mindful of the sensitivities of BPCL in the matter, that any surpluses made by the Port at the SPM must be used to cross-subsidise the maintenance of a deeper draft at the COT. Therefore, only the net revenue gap in the crude and POL operation after providing for the surpluses at the SPM has been taken in computing the additional wharfage warranted for the COT.
- (xxxix) The computations show that despite the Port's request for payment of ₹15 crores in 2011-12 towards maintenance dredging expenditure for the deeper draft at COT, COPT is not entitled to additional wharfage for that year when the surplus from SPM is considered. However, no refund or adjustment of surplus revenue for that year by COPT is warranted as the throughput of 9 MMT at the SPM upto which the MOU stipulates a wharfage of ₹ 25 per MT, was not breached in the year.
- (xL) Based on the above submission, it has requested to approve additional wharfage on POL retrospectively from 18 February 2011 i.e. from the date the container handling activities migrated from Willingdon Island to Vallarpadam of ₹ 45.90 PMT for 2012-13, ₹ 52.60 PMT for 2013-14 and ₹ 84.78 PMT for 2014-15 after adjusting the wharfage from the SPM. Thus, the total wharfage requested for approval for the years 2012-13 to 2014-15 is ₹110.90 PMT, ₹117.60 PMT and ₹149.78 PMT respectively. The gist of the cost statement furnished by the COPT for POL handling is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Particulars	Actuals		Estimates	
	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
Cost	3979.09	5811.74	6224.49	7117.32
ROCE	222.51	319.41	266.34	500.02
Total cost	4201.60	6131.156	6490.83	7617.34
Rate per ton in `	97.26	180.86	185.45	217.64
Less: Existing Wharfage in ₹	65.00	65.00	65.00	65.00
Additional Wharfage	32.26	115.86	120.45	152.64
Net Surplus / Deficit	-1399.60	-3931.15	-4215.83	-5342.34
SPM- Wharfage	2229.10	2375.00	2375.00	2375.00
Net Revenue Gap after considering SPM wharfage	829.50	-1556.15	-1840.83	-2967.34
Additional Wharfage (₹ per tonne)	-19.20	45.90	52.60	84.78

- (xLi) Retrospective fixation of the wharfage will not lead to any confusion or insurmountable difficulties in recovery from the oil companies, as inner tanker berths are patronised almost wholly by the oil

companies to the extent that they are almost captive facilities, albeit without the benefit of MGTs for the Port.

(xLii) The COPT has prayed to the Authority to issue orders as above at the earliest, so that the Port is able to provide the oil companies the draft they require at the terminal, without suffering losses, and the national interest is subserved by both the Port and the Port Users bringing out the best in each other.

(xLiii) (a) The existing wharfage of ₹ 65 PMT for POL is proposed to increase as follows:

Year	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
Revised Wharfage proposed for POL handling activity (per MT)	45.80 (Reduction proposed)	110.90	117.60	149.78

(b). The COPT has proposed the increase with retrospective effect from 18 February 2011 i.e. the date on which container handling activities migrated to Vallarpadam.

4. While acknowledging the proposal, the COPT was requested vide our letter dated 4 September 2013 to furnish information on a few points latest by 13 September 2013, which emerged on a preliminary scrutiny of the proposal. The COPT vide its letter dated 9 September 2013 has furnished its reply. A summary of the information sought by us and reply furnished by COPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information sought by us	Reply furnished by COPT
(i)	Maintenance dredging cost estimated by the COPT for POL activity in last Order was ₹1570.96 lakhs in 2012-13, ₹1629.46 lakhs in 2013-14 and ₹1722.24 lakhs in 2014-15. As against that COPT has now in the instant proposal estimated the maintenance dredging cost at ₹4633.00 lakhs in 2012-13, ₹4937.00 lakhs in 2013-14 and ₹5633.00 lakhs in the year 2014-15. The reasons / basis for modification in the estimation of maintenance dredging cost for POL may be furnished, with justification for the increased level of estimation.	<p>As already mentioned in the proposal, the port has been incurring heavy expenditure on maintenance dredging when compared to other Major Ports. Port is not getting funded by Government of India. So, the amount has to be recovered through the tariff by the port.</p> <p>The Oil PSUs are insisting on maintenance of 12.5m draft at COT so that they can bring bigger vessels and take out bigger parcels for getting economies of scale in transportation.</p> <p>When the port submitted the proposal for the last general tariff revision in 2011, the port had allocated ₹1570.96 lakhs, ₹1629.46 lakhs and ₹1722.24 lakhs for the years 2012-13, 2013-14 and 2014-15 respectively, being the portion of dredging cost for maintaining 12.5m draft at COT. However, this cost was taken for only the quantity of 2 million cu.m. which was for the channel from Dufferin Point to COT.</p> <p>It was thereafter pointed out in internal discussions that the correct method of apportioning the maintenance dredging expenditure for ensuring 12.5m draft at COT would be to consider the incremental quantity of silt to be removed from outer approach channel through the inner channel upto COT, and it is seen that the quantity of silt additionally removed in this regard comes to 6.9 million cu.m (3.8 million cu.m and 3.1 million cu.m for outer and inner channels). Based on the terms in the existing contract with the Dredging Corporation of India Ltd., the cost attributable is worked out as ₹46.33 crores for 2012-13, ₹49.37 crores for 2013-14 and similarly ₹56.33 crores for 2014-15.</p>
(ii)	The instant proposal of COPT will also have an impact on the overall cost position of the port as well as in the cost statements of cargo related activities and vessel related activities considered in the last tariff revision approved by the Authority vide Order	The port has reworked and furnished activity-wise cost statements for cargo, vessel related, estate activity and also consolidated cost statement for the period from 2012-13 to 2013-14. The port has also furnished the sub-activity-wise cost statements under the cargo and vessel related activity.

	No.TAMP/49/2011-COPT dated 1 April 2013. The COPT has furnished cost statement only for the POL activity. The COPT is, therefore, requested to furnish activity-wise cost statements for cargo related and vessel related as well as consolidated cost statement for the port as a whole in prescribed formats for the year 2012-13, 2013-14 and 2014-15.																																				
(iii)	Please furnish additional revenue likely to accrue yearwise due to the proposed increase in the wharfage charges along with detailed working.	<p>The estimated additional revenue likely to accrue to the port due to the proposed increase in the wharfage charges is furnished below:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Description</th><th>2012-13 (Actual)</th><th>2013-14 (Projection)</th><th>2014-15 (Projection)</th></tr><tr><td>1</td><td>POL cargo traffic (Million MT)</td><td>3.39</td><td>3.50</td><td>3.50</td></tr><tr><td>2</td><td>Additional wharfage rate (₹ per tonne)</td><td>45.90</td><td>52.60</td><td>84.78</td></tr><tr><td>3</td><td>Additional revenue from wharfage (₹ in crores)</td><td>15.56</td><td>18.41</td><td>29.67</td></tr></table> <p>The COPT has furnished detailed cost statement. It may be noted that the additional wharfage proposed is arrived at after considering the wharfage revenue at SPM.</p> <p>It may be noted that the <u>traffic projection for 2013-14 and 2014-15 are indicative and there have been fluctuations in the volume of POL handled at the port in the recent years</u> as shown in the table below:</p> <table><tr><th colspan="5">(in Million Metric Tons)</th></tr><tr><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>3.40</td><td>3.84</td><td>3.67</td><td>4.32</td><td>3.39</td></tr></table> <p>The Oil PSUs are not committing any assured volume to the port through tanker berths. Hence, the <u>incremental revenue projected through additional wharfage rate may not be achieved in the event of further reduction in the volume of POL brought by the users. Considering this fact, TAMP may kindly issue appropriate direction to Oil PSUs to compensate the port adequately in the event of shortfall, if any, in handling of POL products vis-à-vis the projections.</u></p> <p>TAMP may consider the following points while finalising its decision on the proposal of the port:</p> <p>(a). Since the financial year 2012-13 has already completed and the port incurred ₹123.92 crores on maintenance dredging, the users</p>	Sl. No.	Description	2012-13 (Actual)	2013-14 (Projection)	2014-15 (Projection)	1	POL cargo traffic (Million MT)	3.39	3.50	3.50	2	Additional wharfage rate (₹ per tonne)	45.90	52.60	84.78	3	Additional revenue from wharfage (₹ in crores)	15.56	18.41	29.67	(in Million Metric Tons)					2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	3.40	3.84	3.67	4.32	3.39
Sl. No.	Description	2012-13 (Actual)	2013-14 (Projection)	2014-15 (Projection)																																	
1	POL cargo traffic (Million MT)	3.39	3.50	3.50																																	
2	Additional wharfage rate (₹ per tonne)	45.90	52.60	84.78																																	
3	Additional revenue from wharfage (₹ in crores)	15.56	18.41	29.67																																	
(in Million Metric Tons)																																					
2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13																																	
3.40	3.84	3.67	4.32	3.39																																	

		<p>(Oil PSUs) who have enjoyed the benefits of higher draft and economies of transport should defray the additional cost incurred by the port by paying lumpsum amount.</p> <p>(b). First half year of the financial year 2013-14 is nearing an end, the additional wharfage rate should be made effective from 1.4.2013 so that the port is compensated for the extra expenditure spent on maintenance dredging for maintaining 12.5m draft at COT.</p>
--	--	--

5.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the COPT proposal dated 19 August 2013 was forwarded to the concerned users/ user organisations for their comments.

5.2. Since the consolidated cost statements as well as activity-wise/ sub-activity-wise cost statements filed by the COPT vide its letter dated 9 September 2013 are relevant for processing the subject proposal, a copy of the COPT's letter dated 9 September 2013 was also forwarded to the concerned users/ user organisations including BPCL. On the advice of the COPT, the proposal was also forwarded to the other oil PSUs i.e. HPCL and the IOCL seeking their comments.

5.3. The comments received from the Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL) were forwarded to the COPT as feedback information. The COPT vide its letter dated 30 September 2013 has responded to the comments of the BPCL.

5.4. The comments received from Indian National Shipowners' Association (INSA) were forwarded to COPT. We have not received the feedback from COPT on the comments of INSA till finalisation of this case.

6. The Ministry of Shipping (MOS) convened a meeting on 8 October 2013 at New Delhi vide its letter No.8(13)/2013-TAMP dated 4 October 2013 to discuss the pending tariff cases of the COPT. One of the tariff cases discussed was the proposal received from the COPT for review of wharfage charges on the POL products prescribed in its existing Scale of Rates. No minutes of the said meeting are received by us. The following points emerged during the meeting:

- (i) Regarding the point made by COPT that the traffic considered in the last Order by this Authority is unrealistically high and will not materialise, it was clarified quoting the relevant paragraph of the tariff Order that this Authority has relied upon and considered the traffic estimates as furnished by the port for arriving at the cost position of the port for the years 2012-13 to 2014-15.
- (ii) It was pointed out to the COPT that in the cost statements now furnished, the port has revised the traffic, income and most of the estimates with reference to the estimates considered by this Authority in the recent tariff Order dated 1 April 2013 and notified on 10 June 2013. Since the core issue in the current proposal highlighted by the port is that the maintenance dredging relating to POL activity should be considered in the cost statement of POL handling activity instead of allocation done to VRC in the TAMP Order, it was suggested to the port to retain the estimates as considered by this Authority in the April 2013 Order except the modification relating to allocation of maintenance dredging cost to POL activity. The COPT agreed to examine the suggestion made at the meeting.
- (iii) As brought out above, the COPT has revised the estimates considered in the tariff Order of April 2013. Since processing of the revised cost statements filed by the COPT will involve considerable time and in view of the exigency expressed by the COPT and if the COPT does not agree to retain the estimates as considered by this Authority in April 2013 Order, a point emerged whether a rate to cover the maintenance dredging expenses can be approved on ad-hoc basis with the consent of the relevant users. However, the COPT expressed its inability to furnish consent of the relevant users to the proposed additional rate of wharfage for POL products.

7.1. Subsequent to the meeting held by the MOS on 8 October 2013, the COPT has vide its letter dated 8 October 2013 sought approval of increase proposed in the wharfage rate of POL on ad-hoc basis. The main submissions made by the COPT in this regard are given below:

- (i) The COPT proposal dated 19 August 2013 was submitted based on protracted discussions with BPCL and other oil companies and in view of the urgency to recoup the heavy expenditure incurred by the port toward maintenance dredging at the COT without commensurate income for the port.
- (ii) (a) The Authority had suggested the port to submit revised cost statements after including dredging costs under POL activity, keeping the figures of traffic, income and expenditure as moderated by the Authority in the tariff revision Order issued in 2013.

8. On preliminary examination of the proposal and the COPT's letter dated 9 September 2013, the COPT was requested vide our letter dated 15 October 2013 to furnish information on a few points. The COPT vide its letter dated 17 October 2013 has furnished its reply. A summary of the information sought by us and reply furnished by COPT thereon are tabulated below:

	<p>allocated to POL activity and support it with copies of contract entered with Dredging Corporation of India Ltd. for this purpose.</p>	<p>Detailed working of revised estimates of maintenance dredging cost allocated to POL activity are furnished as under:-</p> <table border="1" data-bbox="624 255 1362 640"> <thead> <tr> <th>At 12.5 m draft</th><th>3.8 million Cu. m at Outer Channel</th><th>3.1 million Cu. m at Inner Channel</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Rate per Cu. M</td><td>₹48.80</td><td>₹73.20</td></tr> <tr> <td>Dredging cost</td><td>₹18.54 crs.</td><td>₹22.69 crs.</td></tr> <tr> <td>Service tax @ 12.36%</td><td>₹02.29 crs.</td><td>₹02.81 crs.</td></tr> <tr> <td>Total Dredging cost</td><td>₹20.83 crs.</td><td>₹25.50 crs.</td></tr> <tr> <td>Grand total</td><td colspan="2">₹46.33 crs.</td></tr> </tbody> </table> <p>Copies of the documents confirming the contract between the Port and M/s.DCI Ltd., for carrying out maintenance dredging in the Port channels from April 2011 to March 2014 are furnished. As per the copy of the contract furnished, the dredging cost for maintenance is as follows:</p> <p>2011-12 ₹104.40 crores 2012-13 ₹105.30 crores 2013-14 ₹109.80 crores</p>	At 12.5 m draft	3.8 million Cu. m at Outer Channel	3.1 million Cu. m at Inner Channel	Rate per Cu. M	₹48.80	₹73.20	Dredging cost	₹18.54 crs.	₹22.69 crs.	Service tax @ 12.36%	₹02.29 crs.	₹02.81 crs.	Total Dredging cost	₹20.83 crs.	₹25.50 crs.	Grand total	₹46.33 crs.	
At 12.5 m draft	3.8 million Cu. m at Outer Channel	3.1 million Cu. m at Inner Channel																		
Rate per Cu. M	₹48.80	₹73.20																		
Dredging cost	₹18.54 crs.	₹22.69 crs.																		
Service tax @ 12.36%	₹02.29 crs.	₹02.81 crs.																		
Total Dredging cost	₹20.83 crs.	₹25.50 crs.																		
Grand total	₹46.33 crs.																			
	<p>It is understood from the COPT proposal that North Tanker Berth (NTB), South Tanker Berth (STB) and Cochin Oil Terminal (COT) located at inner harbour of the port handle crude and POL products. The port has stated that the increased draft of 12.5 mtrs. is to be maintained at COT and benefit on the same will be available for cargo vessels handled at COT. The draft at NTB and STB is stated to be maintained at 9.14 mtrs. only. In this context, please justify the basis to levy the proposed increased wharfage uniformly for all POL cargo at inner harbour including POL handled STB and NTB in the light of the fact that the economies of increased draft is not available at these two berths viz. STB and NTB.</p>	<p>A uniform wharfage for POL at all the inner tanker berths is proposed by the Port because the oil companies frequently get a vessel to load at the lower draft terminal and then top up at the higher draft COT. There are also instances of bigger import parcels getting lightered at COT and subsequently being shifted to NTB/STB at their request. The predominance of BPCL on account of its Kochi Refinery in the POL throughput of Cochin Port, which imports crude oil through the SPM and arranges for the movement of refined products through the tanker berths.</p> <p>During the discussion with BPCL prior to submission of the proposal, they suggested to have a uniform rate of wharfage for all tanker berths in the inner harbour. In their letter dated 18-09-2013 addressed to TAMP, BPCL has suggested to include South Coal Berth also under the same wharfage regime. However, the Port is of the view that since facilities at South Coal Berth are much less than the facilities available at NTB and STB, the suggestion of the BPCL for inclusion of SCB along with other tanker berths is not justifiable.</p>																		

9. The maintenance dredging cost estimated and allocated by COPT between various activities/ sub-activities in the last general revision Order, maintenance dredging cost estimates considered by this Authority in last general revision Order dated 1 April 2013 and the revised maintenance dredging cost furnished by the COPT in the cost statement filed by the port vide its letter dated 9 September 2013 on the current proposal is tabulated below:

Sl. No.	Particulars	Considered by COPT in the last proposal for general revision of its SOR			Considered by TAMP in its Order dated 1 April 2013			Considered by COPT in its letter dated 9.9.2013 on the current proposal		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
A.	Maintenance Dredging Cost									
1	Vessel Related Activity									
(i)	Port Dues	3504.45	3634.95	3841.92	4028.10	4178.10	4416.00	2586.41	2772.62	3163.49
(ii)	Pilotage	3504.45	3634.95	3841.92	4028.10	4178.10	4416.00	2586.41	2772.62	3163.49
(iii)	Berth Hire	3504.45	3634.95	3841.92	4028.10	4178.10	4416.00	2586.41	2772.62	3163.49
2.	Cargo Handling Activity									
(i)	POL	1570.96	1629.46	1722.24	----	----	-----	4633.00	4937.00	5633.00
TOTAL MAINTENANCE DREDGING COST (1) + (2)		12084.31	12534.31	13248.00	12084.31	12534.31	13248.00	12392.23	13254.86	15123.47
B.	Part of Revenue Share considered to meet maintenance dredging cost *									
1.	Vessel Related Activity									
(i)	Port Dues	708.60	856.00	1027.17	1417.19	1712.01	2054.33	890.52	856.00	1027.17
(ii)	Pilotage	708.60	856.00	1027.17	1417.19	1712.01	2054.33	890.52	856.00	1027.17
(iii)	Berth Hire	708.60	856.00	1027.17	1417.19	1712.01	2054.33	890.52	856.00	1027.17
Total (B)		2158.8	2568.00	3081.51	4251.57	5136.03	6162.99	2671.56	2568.00	3081.51
Balance of maintenance dredging cost (A-B)		9925.51	9966.31	10166.49	7832.74	7398.28	7085.01	9720.67	10686.86	12041.96

* COPT had considered 25% of the Revenue share to meet part of the maintenance dredging whereas this Authority had considered 50% of the Revenue share to meet that expense.

10.1. A joint hearing in this case was held on 29 October 2013 at the COPT premises. The COPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the COPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

10.2. The Bharat Petroleum Corporation Limited (Kochi Refineries Limited) also made a brief power point presentation on the proposal of the COPT.

11.1. At the joint hearing, the COPT was requested to explain the reasons for mismatch in the estimates of maintenance dredging cost revised by COPT vide its letter dated 9 September 2013 vis-à-vis the cost indicated in the contract copy of the Dredging Corporation of India (DCI) for the years 2011-12 and 2012-13 forwarded by COPT vide its letter 8 October 2013.

11.2. In this regard, the COPT vide its letter dated 31 October 2013 has clarified the following:

- (i) As per the contract, the price accepted by COPT for the work of maintenance dredging during 2012-13 is ₹105.30 crores. Apart from this amount, the Port has to compensate DCI for escalation in the fuel price as provided in Clause 9.1-“Price adjustment for subsequent price variations” (copy furnished). On both the payments, the Port has to pay Service Tax at the prescribed rates. In 2012-13, the Port incurred an expenditure of ₹110.29 crores, including fuel escalation. Thus, the total expenditure on maintenance dredging including Service Tax @12.36% amounts to ₹123.92 crores.
- (ii) The amount contracted for 2013-14 is ₹109.80 crores. The Port expects that the expenditure would be to the tune of ₹118 crores during the year including fuel escalation. It may please be noted that this amount has been included in our Revised Estimates for 2013-14. Hence, the port projected an amount of ₹132.54 crores under this head, which is inclusive of Service Tax @ 12.36%.

- (iii) The port has to tender the work of maintenance dredging of port channels for the year 2014-15. At the time of submitting the proposal, an expenditure of ₹151.23 crores was projected for the year 2014-15. However, based on our recent discussions with potential bidders including DCI, it is expected that the price will go up further. Hence, an amount of ₹150 crores (without Service Tax) is considered for providing in the Budget Estimates for 2014-15.

12. On our request, the COPT has subsequently vide its email dated 5 November 2013 furnished the break up of the Crude handled at SPM and POL traffic handled at the port berth for the period 1 April 2013 to 31 October 2013 which is given below:

Sl. No.	Berth Name	Cargo Type	Qty (in tons)
1	Boat Train Pier (BTP)	POL Products	26826
2	South Coal Berth (SCB)	POL Products	26065
3	South Tanker Berth (STB)	POL Products	134439
4	North Tanker Berth (NTB)	POL Products	978215
5	Cochin Oil Terminal (COT)	POL Products	1205286
	Sub Total		2370831
6	Single Point Mooring (SPM)	CRUDE	6374750
	Grand Total		8745581

13. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

14. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) This Authority has passed an Order No.TAMP/49/2011- COPT dated 1 April 2013 disposing of the proposal of the Cochin Port Trust for general revision of its Scale of Rates which was notified in the Gazette of India on 10 June 2013. It is relevant to mention here that in the general revision proposal filed by the COPT which was disposed by this Authority on 1 April 2013, the COPT had proposed status quo in the rates of all the tariff items.

The cost statement drawn and appended to the tariff Order dated 1 April 2013 estimated the cost position for the years 2012-13 to 2014-15. The cost position at the (then) existing level of tariff for the port as a whole for the year 2012-13 showed a deficit of around 20% which in absolute term worked out to ₹75.17 crores. For the subsequent two years 2013-14 and 2014-15, the cost statement reflected a meagre surplus of 0.29%, which in absolute term worked out to ₹2.67 crores. Since the year 2012-13 would have been over by the time the Order came into effect, the cost position for the years 2013-14 and 2014-15 was finally considered.

The estimated cost position for the port as a whole excluding estate activity for the period of two years 2013-14 and 2014-15 showed a surplus of ₹71.63 crores i.e. an average net surplus of 8.59%. However, recognizing that there was a huge shortfall to the tune of ₹1273 crores in the pension fund as per actuarial valuation as on 31 March 2012 and that the port had not proposed to augment the fund considering the financial crunch faced by it and also recognizing the estimated cost position for the year 2012-13 reflected a deficit to the tune of ₹46.37 crores excluding estate activity, the proposal of COPT to continue with the (then) existing tariff for the next two years 2013-14 to 2014-15 was approved.

- (ii) The current proposal filed by the COPT is to seek compensation for maintenance dredging cost incurred by the port to maintain the draft at Cochin Oil Terminal (COT) at 12.5 mtrs. which the port states is beyond the scope of the Memorandum of Understanding (MOU) entered by the port with the main oil user BPCL. The COPT has stated that as per the Agreement entered by the COPT with the BOT operator India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL), the port had to maintain draft of 12.5 mtrs. for Container Terminal operated by IGTPL at Port's berth Q8 and Q9. Since the COT was also in the same area, the oil users got the benefit of increased draft of 12.5 and also availed the benefit of the economies of scale in freight by bringing deeper draft vessels without incurring any

additional outgo. The port has submitted that the IGTPPL has shifted its operations to ICTT at Vallarpadam in February 2011 and hence the COPT is not obliged to maintain the increased draft of 12.5 mtrs. at Q8 and Q9. Reportedly, as per the MOU entered by COPT with BPCL in June 2003, the port is obliged to maintain draft of 9.14 mtrs. only at COT. But, the oil PSUs mainly the BPCL, has requested the port to continue to maintain the increased draft of 12.5 mtrs. at COT even after the IGTPPL has shifted its container operations to ICTT, Vallarpadam. The port agrees to provide the required draft of 12.5 mtrs. to POL users at the COT but seeks compensation to recover the maintenance dredging cost incurred/ estimated to be incurred by the port for the POL users at COT.

In this backdrop, the port has filed the current proposal seeking increase in the existing wharfage rate of ₹65/ tonne for POL handled at the port's berth at Cochin Oil Terminal (COT), North Berth Tanker (NTB) and South Berth Tanker (STB) to ₹110.90 per tonne in the year 2012-13, ₹117.60 per tonne in the year 2013-14 and ₹149.78 per tonne in the year 2014-15.

(iii) The main contentions of the COPT for filing the current proposal are summarised below:

- (a) In the last general revision Order, the COPT had apportioned part of the maintenance dredging cost to the POL activity. However, this Authority in its Order of 1 April 2013 has not allowed the approach adopted by the port. This Authority in the modified cost statement has re-distributed the maintenance dredging cost apportioned by the port to POL activity to the vessel related sub-activities though there is no such mention in the tariff guidelines of 2005. The COPT has submitted that due to high siltation at its port, the maintenance dredging cost of COPT is second highest next to Kolkatta Port Trust. The approach of loading the entire maintenance dredging cost by this Authority to vessel related activity has led to steep rise in the vessel related charges in the past whereas the wharfage rate for POL has remained at the same level of ₹ 65 per tonne since the year 1996-97. In view of the above position, and also since the port has to incur additional maintenance dredging cost at COT to provide the desired draft of 12.5 mtrs. at COT, at the request of POL users, and also recognising that the port users agree to compensate the port for the same, the port has requested to accept its approach of apportionment of the maintenance dredging cost to the POL activity.
- (b) The revised traffic projections furnished by the COPT and relied upon by this Authority in the General Revision Order of the COPT SOR in 2013 are gross overestimates. The revised traffic projected by the COPT in the last tariff Order has not materialised. The port has, therefore, requested to consider the modified traffic estimates now furnished in the current proposal.
- (iv) (a) As regards the point made by the COPT at (iii) (a) above relating to apportionment of maintenance dredging cost to the vessel related activity in the last tariff Order, it is relevant here to mention that 2005 guidelines prescribe broad guidelines for fixation of tariff. Subsequent to announcement of 2005 guidelines, this Authority has prescribed the format for filing of the tariff proposal by Major Port Trust. It is also relevant to mention here that the Major Port Trust follow the accounting formats devised by M/s.S.B. Billimoria & Co. and accepted by Ministry of Shipping in consultation with Comptroller and Auditor General of India. The format prescribed by this Authority for filing the tariff revision proposal by Major Port Trusts prescribes in detail the apportionment of various cost elements between various activities/ sub-activities in the cost statement and in general it is in conformity with the accounting formats of M/s.S.B. Billimoria & Co which are followed by the Major Port Trusts. As per the format prescribed for filing tariff revision proposal by Major Port Trusts, the maintenance dredging cost at the docks and the bund is to be apportioned between berthing and port services based on the silt dredged and the maintenance dredging cost incurred for channel dredging is to be apportioned between the port dues and pilotage activity. It is noteworthy that the Annual Accounts of the Cochin Port Trust for the years 2010-11 and 2011-12 also report maintenance dredging cost under the vessel related activity and do not show any allocation of this cost to the cargo related activity for POL cargo. The approach adopted by this Authority in the last tariff revision Order of the COPT is in line with the format prescribed for filing tariff proposal and is uniformly followed at all the Major Port Trusts.

As regards the point referred by the COPT about the deviation made in the New Mangalore Port Trust, it is to be noted that this Authority in the general revision Order of the COPT dated 25 January 2007 has pointed out that in the case of the New Mangalore Port Trust while fixing the wharfage rate for crude and iron ore handled by the two major users at the New Mangalore Port, all the vessel related cost including the relevant portion of the

dredging cost and the handling cost are considered together for arriving at the per tonne wharfage rate so that the cost of maintaining deeper draft for the larger size oil and ore vessels are not passed on to the small vessels which may not require such depth. In fact, borrowing the approach followed in the case of the New Mangalore Port Trust, this Authority in the said tariff Order of 25 January 2007, had allowed apportionment of maintenance dredging cost to the POL activity in view of the submissions made by the COPT at that time and had also advised the port to file a separate cost statement for crude oil for cargo and vessel together at the time of next tariff revision as done by few other Major Port Trusts like the Visakhapatnam Port Trust and New Mangalore Port Trust for major commodities handled by the port.

While processing the next general revision proposal of the COPT in the year 2010, the port was again advised to file a separate cost statement for crude oil for cargo and vessel related activity together for crude handled at SPM and at port berths in line with the advice rendered in the tariff Order of 2007 as recorded in para 7.2. Sr. No.I (10)(i). The COPT, however, did not file separate cost statement for POL as advised in the tariff Order of 2007. This Authority for reasons recorded in the para 12(viii) (c) of the tariff Order dated 23 February 2010 that major part of POL handling has shifted from the port's jetty to the SPM operated by the BPCL-KRL for which separate tariff structure is allowed did not find it necessary in that scenario to continue to allocate part of the maintenance dredging cost to the POL handling activity. The approach followed in the tariff Order of February 2010 was followed in the recent general revision Order of 1 April 2013 as regards apportionment of maintenance dredging cost to vessel related activities. The submission made by the port in the current proposal that it has to maintain draft of 12.5 mtrs. at COT at the request of POL users which is beyond the draft level the port is obliged to maintain is a new submission of the port in the current proposal. In view of the above, it is found that there is no apparent error as such pointed out by the COPT as regards apportionment of maintenance dredging cost done in its tariff revision Order of 1 April 2013.

- (b) As regards the point made by the COPT at (iii) (b) on traffic projections, it is relevant to draw reference to para 11(iv) (c) of the tariff Order dated 1 April 2013 wherein it is recorded that the revised traffic estimated by the COPT are considered without any modification. As pointed out in para 11(v)(a)(i) of the said Order, in the absence of the port furnishing the break-up of the revised POL tariff between the SPM and the port's berth, the revised traffic of the POL furnished by the port for the years 2012-13 to 2014-15 was apportioned to the port's berth and the SPM at 32% and 68% respectively applying the cargo share applied by the port. Thus, this Authority has fully relied upon the revised traffic estimates furnished by the COPT while determining the cost position in the last tariff Order. Hence here also, the COPT has not pointed out any apparent error as such on the traffic projections considered in the Order of 1 April 2013.
- (c) It is relevant here to state that during the entire proceedings of the general revision case which concluded only recently in April 2013, the COPT had never made known that the port incurs maintenance dredging cost for the POL users beyond the level required in the MOU and hence the cost should be apportioned to the POL activity. The submission made by the COPT in the current proposal to recover the maintenance dredging cost from the POL users for the reasons stated by it is a new submission.

As per Clause 3.3.1. of the tariff guidelines of March 2005, a review can be undertaken only with reference to errors apparent on the face of the records considered in the relevant proceedings. It is clear that the COPT has not established any error apparent on the face of the record warranting a review of the Order dated 1 April 2013.

However, in view of the extraordinary situation brought out by the COPT in the current proposal and keeping in view clause 3.1.8. of the tariff guidelines of March 2005 which enables Port Trusts to propose revision of tariff ahead of schedule for good and sufficient reasons and also recognizing that the POL users also agree to pay the increased wharfage rate if approved by this Authority to enable the port to meet the maintenance dredging cost to provide the increased draft of 12.5 mtrs. demanded by the POL users, this Authority is inclined to consider the proposal of the port. The entire analysis is, however, limited to the extent of determining the special dredging rate for POL in addition to the existing wharfage rate of ₹ 65 per tonne to enable the port to recover the maintenance dredging cost incurred by the port for maintaining the increased draft of 12.5 mtrs. at the COT berths at the request of POL users. In the current proceedings, the COPT has furnished cost statement for POL

activity as well as consolidated cost statement for the port as a whole as well as activity-wise cost statement for cargo, vessel and estate related activities and cost statements for sub-activities within the cargo and vessel related activities. The port has updated the estimates of 2012-13 with actuals and has also furnished modified estimates of the traffic, income and other estimates for the years 2013-14 and 2014-15 as against the estimates considered by this Authority while approving the last tariff Order. However, for the reasons explained above that the exercise is limited to determine the per tonne special dredging levy for POL, the entire analysis is done retaining the estimates as considered by this Authority in the last tariff Order of 1 April 2013 for the years 2012-13 to 2014-15 subject to a few modifications which are required to arrive at the per tonne special dredging rate for POL as explained in the subsequent paragraphs.

- (v) Before proceeding ahead it is relevant here to mention that the COPT subsequent to it filing the proposal in August 2013 for revision in the wharfage rate for POL for the years 2012-13 to 2013-14 has vide its letter dated 8 October 2013 filed a proposal seeking approval of ad-hoc wharfage charges on the POL products at ₹ 117.60 per MT for the year 2013-14. It is seen that the ad-hoc rate proposed by the COPT for the year 2013-14 is same as proposed in the original proposal for the year 2013-14. Clause 2.17.1. to 2.17.4. of the 2005 tariff guidelines prescribe provisions for filing a proposal for a new cargo/ service for which no tariff is prescribed in the existing Scale of Rates. The guidelines also allow the port to simultaneously levy the proposed tariff on ad-hoc basis for an interim period till the final rates are notified by this Authority. For this purpose, the rate has to be derived based on the existing notified tariff for comparable service / cargo and has to be with mutual consent of the concerned users. In the existing case the tariff proposed is for revision of existing wharfage rate and it is not for new cargo/ service. Moreover, the COPT has not furnished consent of the concerned users to the ad-hoc rate proposed by the port. The proposal dated 8 October 2013 filed by the COPT seeking ad-hoc approval of the rate is not found to be in compliance with the provisions of clause 2.17.1. to 2.17.4. of the tariff guidelines of 2005 and hence this Authority is not in a position to grant any ad-hoc approval. However, the COPT is not put into any disadvantageous position since this Authority has taken up this case and fixed final rate instead of approving rate for an interim period.

- (vi) Allocation of maintenance dredging cost to the POL activity.

During the last tariff revision exercise, the COPT had proposed to apportion part of the maintenance dredging cost estimate to POL (cargo handling) activity apart from the vessel related sub-activities viz. port dues, pilotage and berth hire. For the reasons recorded in paragraph 11 (vi) (f) of tariff Order dated 1 April 2013, the maintenance dredging cost estimated by the COPT for the years 2012-13 to 2014-15 were apportioned to the sub-activities port dues, pilotage and berth hire under the vessel related activity in line with the approach followed in the earlier tariff revision Order of COPT in February 2010.

As stated earlier, the COPT has submitted that at the request made by the POL users the port is required to maintain draft of 12.5 mtrs. at the COT as against draft of 9.14 mtrs. required as per the MOU entered by the port with BPCL. The oil users also agree to compensate the port for the deficit arising in the POL activity on this account which is also attributable to shortfall in the POL traffic after the main Oil user – BPCL shifted its operations to SPM. In view of the above position, the request made by the COPT to apportion relevant part of the maintenance dredging cost to the POL activity is acceded to. It is relevant here to mention that this deviation from the prescribed method of apportioning the maintenance dredging cost to the vessel related activity is necessitated in view of extra-ordinary circumstances brought out by the COPT so as to arrive at the per tonne special dredging levy to be recovered from the POL users, in addition to the existing rate of ₹ 65 per tonne.

- (vii) Revised Estimates of the Maintenance Dredging Cost:

The total maintenance dredging cost estimated by the COPT in the last tariff revision Order is to the tune of ₹120.84 crores, ₹125.34 crores and ₹132.48 crores for the years 2012-13 to 2014-15 respectively which was relied upon and considered without any modification as recorded in para 11(vi)(f) of the April 2013 Order. In the cost statements now filed by the port, it is seen that the port has revised the estimates of maintenance dredging cost to ₹123.92 crores, ₹132.55 crores and ₹151.23 crores for the corresponding period. The copy of the contract entered by the COPT with the Dredging Corporation of India (DCI) forwarded by the port shows that the cost for maintenance dredging for three years i.e. 2011-12 to 2013-14 is ₹104.40 crores, ₹105.30 crores and ₹ 109.80 crores respectively plus service taxes. The revised estimates of maintenance dredging cost could not be matched with the rates indicated in the contract copy entered with the DCI. The COPT has clarified that apart from the rate indicated in the contract copy, the port has to compensate DCI for

escalation in the fuel price as provided in Clause 9.1 of the contract. The port has substantiated it with copy of the relevant extract of the document. The port has reported to have incurred an actual expenditure of ₹ 123.92 crores, including fuel escalation and service tax in the year 2012-13. The port has further clarified that though the amount contracted for the year 2013-14 is ₹109.80 crores, the expenditure is estimated to be ₹ 118 crores including fuel escalation which has also been considered in its Revised Estimates for the year 2013-14. The port has projected an expenditure of ₹132.54 crores for the year 2013-14 in the cost statement which is inclusive of service tax. It is relevant to state here that the annual escalation allowed in the estimation of cost items in the tariff Order dated 1 April 2013 of COPT is 6.5%. The revised estimates of maintenance dredging cost at ₹132.54 crores show escalation of 6.6% over the actual maintenance dredging cost reported in the year 2012-13 which is found to be higher than the level allowed in its case in 1 April 2013. The maintenance dredging cost for the year 2013-14 is considered by allowing 6.5% escalation over the actuals reported for the year 2012-13 in line with the overall approach followed in the last tariff Order. Accordingly, the revised maintenance dredging cost considered is ₹131.97 crores as against ₹132.54 crores estimated by COPT.

For the year 2014-15, the port has estimated the maintenance dredging cost at ₹151.23 crores which shows an increase of 14% over the revised estimates of the maintenance dredging cost by the COPT for the year 2013-14. The port has stated that it is yet to tender the work of maintenance dredging of port channels for the year 2014-15 and expenditure of ₹ 151.23 crores is projected for the year 2014-15 based on the discussions of the port with potential bidders including DCI and it expects that the price to escalate further. The port has stated that the maintenance dredging cost estimated in the Budget Estimates 2014-15 is ₹150 crores (without Service Tax).

Since the annual escalation allowed in the estimation of the operating cost during the recent general revision which concluded on 1 April 2013 is 6.5%, the revised maintenance dredging cost for the year 2014-15 is modified allowing 6.5% annual escalation over the revised estimates of the year 2013-14 in line with the annual escalation allowed in estimation of the operating cost in the tariff Order of 1 April 2013 Order. Accordingly, the revised estimates for maintenance dredging cost considered in this analysis are ₹131.97 crores and ₹140.55 crores for the years 2013-14 and 2014-15 as against ₹132.48 crores and ₹151.23 crores estimated by the COPT for the corresponding period. For the year 2012-13, the maintenance dredging cost is considered at ₹123.92 crores being the actual expenditure reportedly incurred by the COPT.

(viii) Revised share of apportionment of maintenance dredging cost to various activities:

- (a) During the last tariff revision, the COPT had apportioned the maintenance dredging cost to the tune of ₹1570.96 lakhs, ₹ 1629.46 lakhs and ₹1722.24 lakhs for the years 2012-13, 2013-14 and 2014-15 respectively to the POL activity apart from apportionment of maintenance dredging cost to the port dues, pilotage and berth hire under the vessel related activity. It is seen from the cost statement that the percentage share of apportionment of maintenance dredging worked out to 29% to each of the three sub activities under vessel related activity (87%) and balance 13% towards POL activity.

In the cost statement filed by the port in the current proposal, it is seen that there is change in the share of apportionment of maintenance dredging cost between the sub-activities under the vessel related activity and the POL activity. In the cost statements filed in the current proposal, the port has apportioned 20.87% of the total maintenance dredging to each of the three sub activities under vessel related activity aggregating to 62.61% and balance 37.39% towards POL activity.

- (b) When sought clarification for more allocation to POL activity, the COPT has clarified that in its earlier proposal the port had considered maintenance dredging cost for POL activity for only 2 million cu.m. which was for the channel from Dufferin Point to COT. It has now modified the quantum of apportionment of the maintenance dredging expenditure to POL activity considering the incremental quantity of silt to be removed from outer approach channel through the inner channel upto COT. The port has furnished detailed working as regards the maintenance dredging cost apportioned to POL activity at ₹4633.00 lakhs for the year 2012-13 and clarified that the quantity of silt additionally removed comes to 6.9 million cu.m for COT berth as against 2 million cu.m assumed in the last general revision proposal. The revised maintenance dredging cost apportioned to each of the three sub-activities viz. port service, pilotage and berth hire is ₹2586.41 lakhs for the year 2012-13 aggregating to ₹ 7759.23 lakhs. If the revised maintenance dredging cost apportioned to POL activity of

₹4633.00 lakhs for the year 2012-13 is added, the total maintenance dredging cost works out to ₹ 12392.23 lakhs, as furnished by COPT. This is reported to be on actual basis. For the subsequent two years as well, the revised estimated maintenance dredging cost is apportioned by the port applying the modified share of apportionment.

In view of the clarification furnished by the COPT explaining the reasons for modification in the share of apportionment of maintenance dredging cost between vessel related sub-activities and POL activity and also recognising that none of the users including the oil PSUs viz. BPCL, IOCL and HPCL to whom the cost statements filed by the port were forwarded for their comments have made any adverse remark on the apportionment of the revised maintenance dredging cost by the port, the revised share of apportionment of maintenance dredging cost on the one hand between port service, pilotage, berth hire and on the other hand to POL activity followed by the COPT is relied upon and considered in this analysis.

- (c) Accordingly, the revised maintenance dredging cost of ₹123.92 crores reported to be based on actuals for the year 2012-13 and its apportionment to port dues, pilotage and berth hire under the vessel related activity and to POL activity by the COPT as explained in (b) above is considered in this analysis. For the years 2013-14 and 2014-15, in view of the moderation done in the estimates of maintenance dredging cost arising out of application of escalation factor of 6.5%, the maintenance dredging cost apportioned to each of three sub-activities under vessel related activity is ₹ 2754.53 lakhs for the year 2013-14 and ₹ 2933.57 lakhs for the year 2014-15 as against ₹ 2772.62 lakhs and ₹ 3163.49 lakhs considered by COPT for the corresponding period. The maintenance dredging cost apportioned to POL activity is ₹4934.15 lakhs in 2013-14 and ₹5254.86 lakhs in the year 2014-15 as against ₹4937.00 lakhs and ₹5633.00 lakhs considered by COPT for the corresponding period.
- (d) During the last tariff revision Order, 50% of the estimated revenue share receipts from the BOT operator was considered to meet the maintenance dredging cost from port dues, pilotage and berth hire as against 25% considered by the port. The estimates of revenue share receipts to meet the maintenance dredging cost are retained as considered by this Authority in the last tariff Order. With reference to the POL handling activity, the port has not considered any part of revenue share receipts to meet the maintenance dredging cost of POL handling activity in the last tariff revision proposal as well as in the current proposal. It has to be recognised that the maintenance dredging cost allocated to the POL activity is in view of meeting the specific demand of POL users to maintain the increased draft of 12.5 mtrs. Therefore, the revenue share receipt need not cross subsidise the estimated maintenance dredging cost for POL handling activity. Hence, the approach adopted by the COPT of not apportioning any part of revenue share receipts to meet the maintenance dredging cost of the POL activity is maintained in our analysis also.

(ix) Revised traffic estimates for the Crude and POL:

- (a) During the last tariff revision, the COPT had originally estimated the POL traffic at 14 Million Metric Tonnes (MMT) for each of the years 2012-13 to 2014-15 of which the port had estimated the traffic of SPM at 9.5 MTPA and 4.5 MTPA at the berths, as recorded in paragraph no.12(v)(a)(i) of the Order of April 2013.

Subsequently, the port had revised the traffic estimates in line with the 12th five year plan and the overall POL traffic was revised to 14.40 Million Tonnes Per Annum (MTPA), 16 MTPA and 17.23 MTPA for the year 2012-13 to 2014-15 respectively. As stated in para 11 (v) (a) of the April 2013 Order, in our analysis, the revised traffic of the POL furnished by the port for the years 2012-13 to 2014-15 was apportioned between the ports berth and the SPM in the ratio 32% and 68% respectively adopting the percentage share of cargo applied by the port. Consequently, the income estimates were also modified applying the wharfage rate of ₹25 per tonne for crude at SPM and ₹ 65 per tonne for POL handled at port berth.

The port has in the current proceeding stated that the traffic of the SPM cannot exceed 9.5 MMTPA and hence has restricted the estimation of income for crude at SPM at 9.5 MTPA for each of the years 2012-13 to 2014-15. In this context, it is relevant to state that during the current proceedings, the port has reported that the overall crude and POL traffic handled in the year 2012-13 is 13.90 MMTPA of which 10.06 MMTPA crude is handled at SPM and 3.84 MTPA of POL is handled at the port berths. Moreover, the actual POL and SPM traffic handled in the first seven months from 1 April 2013 to 31 October 2013 is reported at 8.75 million tonnes consisting of 2.37 million tonnes of POL at the port's berths and 6.37 million tonnes of Crude at the SPM. The actual POL traffic at port berths and crude at SPM

reportedly handled for the first seven months of the year 2013-14 if prorated for the full year of 2013-14, it works out to 4.06 million tonnes of POL at port berths and 10.92 million tonnes of crude at the SPM. Since the actual traffic handled by the COPT shows that port has handled crude at SPM beyond 9.50 MTPA, there is no justification to restrict the crude traffic of SPM at 9.50 MTPA as considered by the COPT.

The wharfage income estimated by the COPT from the POL products for 3.39 million tonnes of POL at port berth and for crude at SPM at 9.5 million tonnes is not found to be in line with the actual traffic reportedly handled by the port for the year 2012-13 and prorated traffic estimated for the year 2013-14 based on first seven months of actual POL and crude handled by the port.

In view of the actual traffic data made available by the port for the year 2012-13, the traffic of the Crude at the SPM and POL at the port berths estimated in the last tariff revision Order for the year 2012-13 is updated to the actual traffic of 10.06 MMTPA crude at SPM and 3.84 MTPA of POL at port berths. Corresponding modification is also done in the estimation of the wharfage income from the crude at SPM and POL at port's berths for the year 2012-13.

- (b) For the year 2013-14, it is seen that the traffic of Crude at SPM considered at 10.88 million tonnes in the last tariff revision Order is very much closer to the prorated crude traffic estimate of 10.92 million tonnes at SPM derived based on the seven months actuals for the year 2013-14. Hence, no modification is done with reference to the traffic and income estimates of Crude at SPM for the year 2013-14.

The traffic of the Crude at SPM considered at 10.88 million tonnes for the year 2013-14 shows 8.15% growth over the actual traffic of 10.06 million tonnes handled in the year 2012-13. As against that, the traffic of crude at the SPM estimated for the year 2014-15 in the April 2013 Order at 11.72 million tonnes shows a growth of 7.77% over the traffic estimates of the year 2013-14 which is in line with the growth level achieved in the crude traffic at the SPM in the immediate preceding year 2013-14. On this logic, the crude traffic of the SPM is retained at 11.72 million tonnes for the year 2014-15 as estimated in the last tariff Order. That being so, the income estimates from the SPM for the years 2013-14 and 2014-15 are also retained as estimated in the last tariff Order at ₹2720 lakhs and ₹2929.10 lakhs respectively.

- (c) The port in its current proposal has submitted that the POL traffic estimated in the general revision proposal was on the higher side and has requested to scale it down. In the cost statement now filed, the COPT has estimated the POL traffic at port berth at 3.5 million tonnes per annum for estimation of wharfage income in the POL activity for the each of the year 2013-14 and 2014-15. The port on our request has furnished the actual POL traffic handled at the port's berths for the first seven months of the year 2013-14 from 1 April 2013 to 31 October 2013 at 2.37 million tonnes. The POL traffic at port berths are proportionately arrived for the full year of 2013-14 based on the actual POL traffic reportedly handled for the first seven months of 2013-14. Accordingly, the traffic of POL at port's berth for the year 2013-14 is considered at 4.06 million tonnes and income therefrom is estimated at ₹ 2639 lakhs applying the prevailing wharfage rate of ₹65 per tonne.
- (d) The POL traffic estimated in the last tariff revision Order for the year 2014-15 at 5.51 million tonnes shows a growth rate of 7.6 % over the estimates of the immediate previous year 2013-14 estimated at 5.12 million tonnes. As against that, the prorated POL traffic estimated for the year 2013-14 based on seven months actual at 4.06 million tonnes shows a growth of 5.7% over the actual POL traffic of 3.84 million tonnes handled by the port in the year 2012-13. In view of the submissions made by the COPT in the current proposal that the POL traffic considered in the last tariff Order are on the higher side and based on the actual growth in the POL traffic derived for the full year 2012-13 and for seven months of 2013-14, the estimate of POL traffic for the year 2014-15 considered in the last tariff Order at 5.51 million tonnes is moderated and considered at 4.29 million tonnes applying 5.7% growth achieved in POL traffic in the year 2013-14. Consequently, the income estimates in the cost statement for the POL activity for the year 2014-15 is also modified applying the wharfage rate of ₹ 65 per tonne on the moderated POL traffic and is estimated at ₹ 2789.42 lakhs.
- (e) It is seen that whilst the COPT has scaled down the estimate of POL traffic at port berths and crude at SPM it has not made corresponding reduction in the vessel related income. In the absence of any details made available by the port about reduction in the number of POL

vessels, the GRT of POL vessel, etc., it is not possible to reasonably assess the reduction in the vessel related income on account of reduction in the estimated POL traffic. However, recognising that POL traffic at port berth is estimated to reduce by 17%, 21% and 22% for the years 2012-13 to 2014-15 respectively, in the current analysis over the estimates of POL traffic relied upon in the last tariff Order which ought to have an impact on reducing the vessel related income but at the same time in the absence of the COPT furnishing the requisite details for estimating reduction in the vessel related income, an ad-hoc reduction of 5% for the year 2012-13, and 7% in each of the years 2013-14 and 2014-15 is captured in the income estimation of port dues, pilotage and berth hire considered in the last tariff Order.

- (x) In the light of the analysis given above, the cost statements for the port as a whole and for different main activities / sub-activities for the years 2012-13 to 2014-15 considered in the last tariff revision Order are modified. The modified cost statements are attached as **Annex - I (a) to (r)**. Summarised results of the modified cost statements are as follows:

Sr. No.	Particulars	Operating Income (₹ in crores)				Net Surplus / (deficit) (₹ in crores)				Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income			Average Surplus/ Deficit %
		2012-13	2013-14	2014-15	Total	2012-13	2013-14	2014-15	Total	2012-13	2013-14	2014-15	
1	COPT as a whole	367.10	417.07	467.88	1252.05	-91.14	-47.01	-10.28	-148.43	-24.83%	-11.27%	-2.20%	-11.86%
2	Cargo related	124.81	141.97	160.61	427.39	-40.98	-32.47	-21.88	-95.33	-32.83%	-22.87%	-13.62%	-22.31%
3	Vessel related	195.43	227.33	258.61	681.37	-21.36	18.24	47.77	44.65	-10.93%	8.02%	18.47%	6.55%
4	Estate	46.86	47.76	48.67	143.29	-28.80	-32.78	-36.18	-97.76	-61.45%	-68.63%	-74.34%	-68.22%
5	COPT as a whole excl Estate	320.24	369.31	419.21	1108.76	-62.34	-14.23	25.90	-50.68	-19.47%	-3.85%	6.18%	-4.57%
A	Cargo handling												
1	General cargo	25.98	30.74	35.27	91.98	-65.45	-64.97	-64.00	-194.42	-251.95%	-211.39%	-181.48%	-211.38%
2	POL	24.96	26.39	27.89	79.24	-35.90	-38.12	-40.50	-114.53	-143.82%	-144.46%	-145.21%	-144.52%
3	Fertiliser	4.52	4.52	4.67	13.71	0.86	0.54	0.37	1.77	19.10%	11.85%	7.94%	12.91%
4	SPM - Wharfage	25.15	27.20	29.29	81.64	25.15	27.20	29.29	81.64	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
5	F.C. Periyar	0.12	0.12	0.13	0.38	-0.62	-0.65	-0.66	-1.93	-519.14%	-516.72%	-505.70%	-513.63%
6	Stuffing & Destuffing	1.56	1.64	1.72	4.93	-7.54	-7.83	-8.00	-23.37	-482.60%	-476.87%	-464.20%	-474.26%
7	50% of Revenue share	42.52	51.36	61.63	155.51	42.52	51.36	61.63	155.51	100.00%	100.00%	100.00%	100.0%
	Total	124.81	141.97	160.61	427.39	-40.98	-32.47	-21.88	-95.33	-32.83%	-22.87%	-13.62%	-22.31%
B	Vessel related												
1	Port Dues	43.68	50.71	57.75	152.14	21.49	29.28	37.35	88.13	49.20%	57.74%	64.68%	57.92%
2	Pilotage	77.23	89.66	102.11	269.00	-22.87	-12.29	-1.18	-36.34	-29.62%	-13.71%	-1.15%	-13.51%
3	Berth Hire	41.87	48.61	55.35	145.83	6.14	13.48	20.90	40.52	14.66%	27.73%	37.76%	27.78%
4	Dry docking	0.30	0.30	0.30	0.90	-0.32	-0.35	-0.37	-1.04	-106.90%	-115.66%	-122.44%	-115.0%
5	Nehru Satabdhi	0.00	0.00	0.00	0.00	-36.39	-25.88	-25.74	-88.02	--	--	--	--
6	Water supply - Barge	0.75	0.78	0.82	2.35	-0.11	-0.10	-0.09	-0.30	-14.35%	-13.25%	-11.10%	-12.85%

Sr. No.	Particulars	Operating Income (₹ in crores)				Net Surplus / (deficit) (₹ in crores)				Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income			Average Surplus/ Deficit %
		2012-13	2013-14	2014-15	Total	2012-13	2013-14	2014-15	Total	2012-13	2013-14	2014-15	
7	Water supply - Shore	0.16	0.16	0.17	0.49	-0.77	-0.81	-0.85	-2.43	495.24%	497.81%	-492.41%	495.11%
8	SPM - Pilotage & Tug	30.38	36.03	41.03	107.45	10.40	13.85	16.67	40.92	34.24%	38.43%	40.62%	38.09%
9	Security Charges	1.07	1.07	1.07	3.21	1.07	1.07	1.07	3.21	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
	Total	195.43	227.33	258.61	681.37	-21.36	18.24	47.77	44.65	-10.93%	8.02%	18.47%	6.55%

- (a) It can be seen from the above position that the estimated financial position at the existing level of tariff for the port as a whole for the year 2012-13 to 2014-15 shows a deficit of around -11.86%. In absolute terms, the deficit works out to ₹ (-)148.43 crores as against total deficit of ₹ (-)72.50 crores estimated in the tariff revision Order of 1 April 2013. While passing the tariff Order of 1 April 2013, it was decided to consider the estimated cost position for the two years 2013-14 and 2014-15 as the financial year 2012-13 was already over. The same approach is maintained now also while analysing the cost position in the current proposal. The position for the two years 2013-14 and 2014-15 shows an average deficit (-)6.47% as against surplus of 0.29% reflected in the last Order for the corresponding period. In absolute terms, the total deficit works out to ₹ (-)57.30 crores as against surplus of ₹2.67 crores estimated in the tariff Order of 1 April 2013.
- (b) In absolute terms, on a stand-alone basis, the vessel related activity shows a total net surplus of ₹66.02 crores for the said two years as against total net surplus of ₹9.26 crores estimated in the April 2013 Order. This works out to an average net surplus of 13.59% as against net surplus of 1.79% estimated earlier. The cargo handling activity shows a total deficit of ₹ (-)54.35 crores as against total net surplus of ₹ 62.37 crores estimated in the April 2013 Order for the corresponding period. In terms of percentage, the average deficit works out to (-)17.96% as against average surplus of 19.65% estimated in the last tariff Order of 1 April 2013.
- (c) The cost position relating to the estate activity does not undergo any change in this exercise.
- (d) The estimated cost position for the port as a whole excluding estate activity for the period of two years shows a total surplus of ₹ 11.66 crores as against ₹ 71.63 crores surplus estimated in the April 2013 tariff Order and in terms of percentage of estimated operating income for the corresponding period, the net surplus works out to an average of 1.48% as against average net surplus of 8.59% estimated in the last tariff Order. The difference of ₹59.97 crores (₹71.63 crores less ₹11.66 crores) in the overall position for the two years 2013-14 and 2014-15 in the cost statement prepared in the current exercise vis-à-vis the cost position relied upon in the tariff Order of 1 April 2013 is on account the adjustments done in the cost statement considered in the last tariff Order for reasons explained in the above analysis and its impact for the years 2013-14 and 2014-15 is briefly tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	2013-14	2014-15	Total
(i)	Effect of increase in the maintenance dredging cost vis-à-vis the estimates relied in the last tariff Order	663.41	807.58	1470.99
(ii)	Impact of reduction in wharfage income from POL on account of reduction estimated on POL traffic	689.00	794.42	1483.42
(iii)	Impact of ad-hoc reduction of 7% in vessel related income on account of reduction estimated in POL traffic	1422.46	1619.86	3042.32
(iv)	Total (i + ii + iii)	2774.87	3221.86	5996.73

- (e) In the current exercise with the introduction of special dredging levy on per tonne basis for POL products and crude handled at port's berth viz. COT, NTB and STB approved as discussed in the subsequent paragraph, the port is likely to earn additional revenue of ₹22.14 crores for the two years 2013-14 (from 1 November 2013 onwards) to 31 March 2015 to meet the maintenance dredging cost at COT.

After considering the revenue likely to accrue from the special dredging levy approved in this Order, the total net surplus for the years 2013-14 and 2014-15 will rise from ₹11.66 crores excluding the estate activity estimated in the cost statement now prepared to ₹33.80 crores. This will be within the total revenue surplus of ₹71.63 cores considered in the last tariff Order of April 2013 wherein this Authority had decided to maintain status quo in the then existing SOR as proposed by the COPT in view of huge shortfall to the tune of ₹1273 crores in the pension fund as compared to the requirement as per actuarial valuation as on 31 March 2012 and also in view of net deficit of ₹46.37 crores estimated for the year 2012-13 excluding estate activity. The net deficit for the year 2012-13 excluding estate activity is estimated to increase to ₹62.34 crores in the cost statement prepared in current exercise.

As already brought out earlier, the reduction in the overall revenue surplus or increase in deficit for that matter reflected in the cost statement now prepared arises on account of increased maintenance dredging cost and reduction in the POL traffic and consequent reduction in the wharfage income and adhoc reduction estimated in the vessel related income vis-à-vis the estimates relied upon in the last tariff Order. It is relevant to reiterate here that the entire exercise is done with a limited purpose of determining the special per tonne dredging rate for POL products and crude handled at specific Port berths to recover the maintenance dredging cost. The COPT has also not sought modification in any other tariff item except for seeking upward revision in the existing wharfage rate for POL. That being so, status quo is maintained in the Scale of Rates approved in the tariff Order of 1 April 2013 except for determining the special per tonne dredging levy for POL products and crude handled at port berths viz. COT, NTB and STB.

- (xi) The COPT had earlier sought increase in the wharfage rate from POL retrospectively from 18 February 2011 i.e. from the date the obligation of the port to maintain draft of 12.5 mts at Q8 and Q9 ceased with the IGTPL shifting its operations to Vallarpadam. It has subsequently sought retrospective revision in the wharfage rate of POL from the financial year 2012-13. Both the oil PSUs i.e. the BPCL as well IOCL have raised objection on the retrospective revision in the rate and have requested for prospective effect only. It is relevant to state here that the tariff guidelines of 2005 do not recommend granting approval of rates with retrospective effect. As stated earlier, since the year 2012-13 was already over, while passing the last tariff revision Order, the cost position for the years 2013-14 and 2014-15 was finally analysed. The same approach is followed in the instant case for arriving the special per tonne dredging levy. Accordingly, the cost position for the POL activity for the years 2013-14 and 2014-15 are considered. Therefore, according approval to the special dredging levy retrospectively from the year 2012-13 cannot be acceded to.

- (xii) It is relevant to state here that the proposal of the COPT seeking upward revision in the wharfage rate for POL is to recover the deficit arising in the cost statement relating to the POL activity which arises mainly on account of the revised maintenance dredging cost estimated by the port and reduction in the POL traffic vis-à-vis the earlier estimates. For arriving at the revised wharfage rate for POL, the port has adjusted the entire net surplus estimated from the SPM activity against the net deficit estimated for the POL activity.

It is relevant to state here that the BPCL has contended that the MOU signed with COPT in 2003 for SPM envisages reduction in wharfage rate of crude at SPM if volume at SPM crosses 9.00 MTPA. They have argued that though the volume at SPM has exceeded 9 MTPA, the COPT has not proposed any reduction in the wharfage rate for crude at SPM. It is noteworthy that in this exercise the port has already set off the entire net surplus from SPM activity against the deficit in the POL for arriving at the proposed revised wharfage rate for POL, which is considered for the purpose of arriving at the special dredging levy for POL.

- (xiii) From the information relating to actual traffic of POL and crude furnished by the port for the first seven month of 2013-14, it is seen that the COPT handles POL products at port berths at North Tanker Berth (NTB), South Tanker Berth (STB), Cochin Oil Terminal (COT), South Coal Berth (SCB) and Boat Train Pier and crude is mainly handled at SPM. Since the increased draft of 12.5 mtrs. is required to be maintained only at the COT, the port was requested to justify the basis to levy the proposed increase in the wharfage uniformly for all POL cargo at COT as well as at STB and NTB.

The port has clarified that POL vessels lighten or top up cargo at NTB and STB and then shift to COT and get the advantage of the increased draft of 12.5 mtrs. The COPT has, therefore, requested that berths - NTB, STB and COT should be treated at par as one separate class and the proposed wharfage rate should be applied commonly to POL handled at NTB, STB and COT. The BPCL has also endorsed this position and agrees that the revised wharfage rate should apply for POL handled at NTB, STB and COT.

The BPCL has, however, stated that certain private players are using SCB for POL inputs hence proposed revised wharfage rate should be extended and applied to POL handled at SCB as well to have a level playing field for Oil PSUs. The COPT has in this context clarified that at SCB, port provides 9.14 mtrs. draft with maximum DWT of 12,000 and displacement of 16,000, which is much less than the facility available at NTB and STB. The port has also further clarified that SCB is on the other side of the wharf at Mattancherry Channel. It has also confirmed that POL vessels handled at SCB do not get the benefit of increased draft of 12.5 mtrs at the COT. Tariff leviable should be commensurate with the facilities provided, as stipulated in clause 2.11.1 of the tariff guidelines of March 2005. In view of the clarification furnished by the port and keeping in view the tariff guideline position, it is not found appropriate and justified to require the POL handled at SCB berth to pay the increased tariff when they are not getting the benefit of the increased draft at the COT. Moreover, the suggestion of BPCL will result in flow of cross subsidy from POL handled at SCB to COT/ NTB / STB. That being so, the POL and crude handled at SCB as well as Boat Train Pier are kept outside the purview for arriving at the special per tonne dredging levy from POL handled at port's berth.

- (xiv) The COPT has considered POL traffic of 3.50 million tonnes for each of the years 2013-14 and 2014-15 for arriving at the increase warranted in the wharfage rate of POL. The BPCL has indicated the POL traffic at COT, NTB and STB at 3.70 million tonnes for the year 2013-14 and 3.90 for the year 2014-15. However, no basis for the estimated traffic is given by BPCL. For the purpose of this analysis, the actual POL traffic for the year 2013-14 for the first seven months (i.e. from 1 April 2013 to 31 October 2013) furnished by the port for COT, NTB and STB at 2.317 million tonnes is prorated for the full year and the traffic so arrived at 3.97 million tonnes is considered. The POL traffic of these three port berths for the year 2014-15 is arrived taking the 2013-14 POL traffic

estimate as the base and applying 5.7% growth achieved in the POL traffic in the year 2013-14 over the actuals of 2012-13 as already explained earlier. It is relevant to mention here that income estimation from POL activity is done with reference to overall POL traffic handled at the port's berth. Whereas, for determining the special dredging rate for POL, the relevant POL traffic of COT, STB and NTB are considered in line with the proposal of COPT. In the light of the above analysis, the POL traffic of COT, NTB and STB considered to arrive at the special per tonne dredging levy is 3.97 million tonnes for the year 2013-14 and 4.20 million tonnes for the year 2014-15. Considering that the special dredging levy approved is made effective from 1 November 2013 for the reasons explained in the subsequent paragraph, the POL traffic for COT, NTB and STB for the year 2013-14 is considered proportionately for five months of 2013-14 i.e. from November 2013 to March 2014.

- (xv) (a) The COPT has computed increment in the wharfage rate for POL year-wise i.e. by ₹45.90 per tonne for the year 2012-13, ₹52.60 per tonne for the year 2013-14 and ₹84.78 per tonne for the year 2014-15. Accordingly, the revised wharfage rate for POL proposed by the COPT is ₹110.91 per tonne for the year 2012-13, ₹117.60 per tonne for the year 2013-14 and ₹149.78 per tonne for the year 2014-15. As already stated earlier, the special per tonne dredging levy for POL is arrived based on the cost position for the years 2013-14 and 2014-15. In our exercise, consolidated net deficit position in the POL activity for the years 2013-14 and 2014-15 is considered instead of computing year-wise differential rate. As stated earlier, the total net surplus from the SPM activity estimated at ₹ 5649.10 lakhs for the two years 2013-14 and 2014-15 is adjusted against the total net deficit estimated in the POL activity for the two years 2013-14 and 2014-15 in line with the approach followed by the port.

In short, the net deficit of ₹ 2213.81 lakhs in the POL activity for the two years 2013-14 and 2014-15 after setting off of the surplus in the SPM is spread over traffic of 5.85 million tonnes of POL product from 1 November 2013 to 31 March 2015 and the per tonne rate so derived comes to ₹ 37.84 per tonne, which is rounded off to ₹38/- per tonne.

- (b) The existing SOR of the port prescribes wharfage rate of ₹ 65 per tonne for Crude handled at port berths as well as for POL Products handled at the port berths. The port has proposed to revise the existing wharfage rate of ₹ 65 per tonne for POL. It is ascertained from the port that the revision proposed for POL pertains to POL products as well as crude handled at COT, NTB and STB. That being so, the special dredging rate approved will apply to both Crude and POL products handled at port berths viz. COT, NTB and STB.
- (c) As stated earlier, the port has proposed to revise the existing wharfage rate of POL from ₹ 65 per tonne to ₹110.91 per tonne, ₹ 117.60 per tonne and ₹149.78 per tonne for the years 2012-13 to 2014-15. Recognising that the incremental rate is to be applied to the POL handled at specific berths viz. COT, NTB and STB and not extended to POL handled at SCB and other berths and also recognizing that the approval accorded is for specific purpose to enable the port to recover the deficit in the POL activity arising mainly on account of increased maintenance dredging cost and also recognizing that both BPCL and COPT admit that it is an interim tariff arrangement till the POL traffic at COT will reach the break even

point in the year 2015-16, it is found appropriate to approve the special per tonne dredging levy on POL handled at COT, NTB and STB instead of merging it with the existing POL wharfage rate of ₹65 per tonne. The existing wharfage rate of ₹65 per tonne for POL products and crude handled at port berths will continue as prescribed in the existing Scale of Rates.

In addition to the existing wharfage rate of ₹ 65 per tonne, a special dredging levy for POL and crude handled at port berth viz. COT, NTB and STB is approved at ₹ 38/- per tonne. The working for arriving at the special per tonne dredging levy from POL and crude at Port berth is furnished as part of Annex - I(f). A summary of the working as furnished by the COPT and modified working considered in our analysis is tabulated below:

Sr. No.	Particulars	Revised Estimates furnished by Port vide its letter dated 09.09.2013			Estimates considered for the current proposal		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
1	POL Traffic (MMT) considered to arrive at the rate	3.39	3.50	3.50	3.39	3.97	4.20
2	Net Deficit in the POL activity	-3931.34	-4215.83	-5342.34	-3589.65	-3812.43	-4050.48
3	Net Surplus in the SPM Activity	2375.00	2375.00	2375.00	2515.00	2720.00	2929.10
4	Net Revenue Deficit in POL after setting off Net Surplus in SPM activity (2-3)	-1556.34	-1840.83	-2967.34	-1074.65	-1092.43	-1121.38
5	POL traffic (In our analysis, POL traffic for the 2013-14 is considered from November 2013 onwards on pro-rata basis plus traffic for the year 2014-15)	3.39	3.50	3.50		5.85	
6	Additional Wharfage (₹ per tonne) arrived by the COPT. (In our analysis separate rate in the nomenclature of special per tonne dredging levy from POL products and crude handled at port berths viz. COT, NTB and STB is prescribed instead of merging it with the existing Wharfage rate)	45.91	52.60	84.78		37.84 (Rounded off to ₹38.00 per tonne)	
7	Revised Wharfage for POL proposed by COPT after adding the additional wharfage rate at Sr. No.6 above	110.91	117.60	149.78		Existing wharfage for POL to continue as per SOR. In addition to that ₹ 38.00 per tonne is prescribed as special dredging levy at COT, NTB and STB	

- (xvi) The cost incurred by the port towards maintaining draft at the berth is a vessel related service and is captured in vessel related activities as per the format prescribed as stated earlier. In the instant case, however, in view of the submission made by the port that the increased draft at the berth is maintained at the request of the POL users and the oil PSUs agree to bear the burden on this account except for the dispute on the quantum of the tariff, the maintenance dredging cost is identified with cargo handling activity (POL) for limited purpose of enabling the COPT to realize the maintenance dredging cost from the cargo interest since the cargo interest is also agreeable to this arrangement. As a measure of abundant precaution, it is clarified that this should not be quoted as a precedence by any other Major Port Trust for apportioning the maintenance dredging cost to the cargo handling activity. The COPT has proposed to recover the incremental tariff from POL cargo users availing the benefit of increased draft at COT. In view of this and recognising that the oil users also agree to the same, this Authority is inclined to concur with the proposal of the COPT for recovery from POL users handling POL products and crude at port berths viz. COT, NTB and STB.

During the processing of the case, some of the oil users had requested the COPT to restore the draft of 12.5 mtrs. at COT immediately and ensure to maintain the draft at 12.5 mtrs. The COPT has agreed to restore the draft at 12.5 mtrs immediately and to maintain it at that level. The approval accorded to the special per tonne dredging levy of ₹38/- per tone is subject to the condition that the COPT immediately restores the draft at 12.5 mtrs at COT and maintains it at that level.

- (xvii) The COPT has stated that the Oil PSUs are not committing any assured volume to the port through tanker berths. Hence, the incremental revenue projected through additional wharfage rate may not be achieved in the event of further reduction in the volume of POL brought by the users. Considering this position, the COPT has requested this Authority to issue appropriate direction to Oil PSUs to compensate the port adequately in the event of shortfall, if any, in handling of POL products vis-à-vis the projections. In this context, it is clarified that the mandate of this Authority is to determine the tariff for services provided by Major Port Trust and Private Terminal operating thereat following cost plus approach as per the 2005 tariff guidelines in the case of Major Port Trusts. This Authority does not have mandate to issue direction to users to compensate the port adequately in the event of shortfall in the revenue of the port.

- (xviii) (a) As per clause 3.2.8. the rates approved by this Authority come into effect 30 days after the date of notification of the Order in the Gazette of India. In exceptional cases, retrospective revision of rates can be allowed for reasons to be recorded.

Lead time is given to enable the port trusts to update their billing system to implement the revised tariff and to give advance intimation to all the stakeholders. In the instant case, the purpose of levy is to enable the COPT to recover the maintenance dredging cost being incurred at the request of oil users. The concerned users are also in agreement to bear the cost of maintenance dredging. In view of this and considering the deficit position of the year 2012-13, it is appropriate that the rate comes into force with immediate effect i.e. from 1 November 2013. As stated earlier, for the purpose of arriving at the special rate, the POL traffic of the year 2013-14 is considered from 1 November 2013. It is relevant to mention here that though the approval is accorded from 1 November 2013, the entire net deficit in the POL activity from 1 April 2013 to 31 October 2013 is captured while arriving at the special rate of ₹38/- per tonne.

- (b) The tariff guidelines stipulate a tariff validity cycle of 3 years. The cost position considered in this analysis is till March 2015. Further, it is appropriate to review this tariff item along with the review of other tariff items prescribed in its Scale of Rates. That being so, the validity of the special dredging levy for POL charge is prescribed till 31 March 2015 to make it co-terminus with the validity of its Scale of Rates of the COPT approved by this Authority in the tariff Order of 1 April 2013.

15.1 In the result and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority approves special per tonne dredging levy of ₹ 38 per tonne for POL products and Crude handled at port berths viz. COT, NTB and STB subject to the condition that the COPT immediately restores the draft at 12.5 mtrs. at COT and maintains it at that level and this Authority approves insertion of the following Schedule 3.2.5 under Chapter – III Cargo Related Charges:

“3.2.5. Special per tonne dredging levy for POL products and Crude handled at COT, NTB and STB

(in ₹)

Sr. No.	Particulars	Unit	Coastal	Foreign
1.	Special per tonne dredging levy for POL products and Crude handled at port berths viz. COT, NTB and STB	Per tonne	38.00	38.00

”

15.2 The rate approved will come into effect from 1 November 2013 and will remain valid till 31 March 2015 co-terminus with the validity of its Scale of Rates of the COPT approved by this Authority in the tariff Order of 1 April 2013.

T.S. Balasubramanian, Member (Finance)

[ADVT- III/4/Exty/143/13]

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Consolidated Income & Cost statement for the port as a whole

Annex-I (a)

Sr. No.	Particulars	Estimates considered by TAMP as per Order no. TAMP/49/2011-COPT			Revised Estimates furnished by Port vide letter dtd 09.09.2013			Estimates considered by TAMP in the current proposal		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	Traffic (in Million Tonnes) *	17.43	19.44	21.09	15.23	18.94	20.59	17.43	19.44	21.09
I	Operating Income									
	(i) Cargo Handling / Container Handling income	12912.77	14886.38	16855.81	9246.70	13488.38	14992.07	12480.57	14197.38	16060.60
	(ii) Vessel related income	20399.69	24155.87	27480.74	12425.59	16863.48	18899.44	19542.98	22733.47	25860.88
	(iii) Estate Income	4686.01	4776.32	4866.64	4743.63	4776.32	4866.64	4686.01	4776.32	4866.64
	Total	37998.47	43818.58	49203.19	26415.91	35128.19	38758.15	36709.56	41707.12	46788.11
II	Operating cost (excl depn)									
	(i) Cargo Handling & storage	5898.42	5921.21	5933.17	18716.39	10965.78	12856.85	10531.42	10855.36	11188.04
	(ii) Port and dock facilities	16170.48	15126.98	14951.80	12643.19	14666.77	15821.86	11845.41	10856.26	10504.51
	(iii) Estate Activity	3695.11	3808.35	3924.63	4168.28	3862.71	4113.79	3695.11	3808.35	3924.63
	Total	25764.02	24856.55	24809.60	27527.86	29495.26	32042.50	26071.95	25519.97	25617.18
III	Depreciation	1905.34	1905.82	1773.81	1983.06	2192.52	2706.24	1905.34	1905.02	1773.81
IV	Management & General Administration Overheads	4846.79	5161.83	5497.35	4556.50	5139.30	5474.30	4846.79	5161.83	5497.35
V	Operating Surplus / (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	5482.32	11895.18	17122.43	-7651.31	-1698.89	-1464.89	3885.48	9120.30	13900.57
VI	Finance & Misc Income (FMI)									
	(i) Profit on sale of assets	0.00	0.00	0.00	1061.87	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) Others with details	2117.00	2244.82	2378.66	1042.29	2262.61	2409.68	2117.00	2244.02	2378.66
	Total	2117.00	2244.82	2378.66	2104.16	2262.61	2409.68	2117.00	2244.02	2378.66
VII	Finance & Misc Expenses (FME)									
	(i) Pension payment / contribution	12748.26	13382.48	14601.96	11619.99	12576.45	13331.04	12248.26	13382.48	14601.96
	(ii) Loss on sale of assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Others with details	148.89	158.57	168.88	807.52	264.43	346.38	148.89	158.57	168.88
	Total	12397.15	13541.05	14770.84	12427.52	12840.89	13677.42	12397.15	13541.05	14770.84
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-10280.16	-11297.03	-12392.18	-10323.36	-10578.28	-11267.74	-10280.16	-11297.03	-12392.18
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-4797.83	598.15	4730.25	-17974.87	-12277.17	-12732.63	-6394.67	-2176.73	1508.39
X	Capital Employed									
	(i) Business Assets	30022.69	28161.69	26432.70	25876.75	21577.51	40508.80	30022.69	28161.69	26432.70
	(ii) Business Related Assets	1908.96	1865.13	1821.31	0.00	0.00	0.00	1908.96	1865.13	1821.31
	(iii) Social Obligation Assets	11.22	11.02	10.82	0.00	0.00	0.00	11.22	11.02	10.82
	Total	31942.86	30037.84	28264.83	25076.75	21577.51	40508.80	31942.86	30037.84	28264.83
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i) Business Assets (15%)	4803.63	4505.87	4229.23	4148.35	3452.40	6481.41	4803.63	4505.87	4219.23
	(ii) Business Related Assets (6.50%)	124.08	121.23	118.39	8.00	0.00	0.00	124.08	121.23	118.39
	(iii) Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	4927.71	4627.10	4347.62	4140.35	3452.40	6481.41	4927.71	4627.10	4347.62
XII	Capacity Utilization	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	51.05%	51.73%	56.17%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	2718.92	2524.54	2536.84	4140.35	3452.50	6481.27	2718.92	2524.54	2536.84
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-7516.76	-1926.39	2193.41	-22115.22	-15729.67	-19213.90	-9113.60	-4781.27	-1028.45
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/1 in %)	-19.78%	-4.40%	4.46%	-83.72%	-44.78%	-49.57%	-24.83%	-11.27%	-7.20%

Annex-I (b)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for cargo handling activity

(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates considered by TAMP as per Order no. TAMP/49/2011-COPT			Revised Estimates furnished by Port vide letter dtd 09.09.2013			Estimates considered by TAMP in the current proposal		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	Operating Income									
	(i) General Cargo & coal	2597.66	3073.61	3526.62	1149.24	3073.61	3526.62	2597.66	3073.61	3526.62
	(ii) POL at Docks	2995.20	3328.00	3581.84	2200.00	2275.00	2275.00	2496.00	2639.00	2789.42
	(iii) Port specific cargo (Fertiliser)	452.12	452.12	466.99	452.12	452.12	466.99	452.12	452.12	466.99
	(iv) Others									
	i. Wharfage on POL - SPM	2448.00	2720.00	2929.10	2375.00	2375.00	2375.00	2515.00	2720.00	2929.10
	ii. Stuffing & De-stuffing	156.32	164.14	172.34	396.81	164.14	172.34	156.32	164.14	172.34
	iii. F.C. Perver - Floating Crane	11.90	12.49	13.12	1.93	12.49	13.12	11.90	12.49	13.12
	(v) 50% of Revenue Share from IGTP	4251.58	5136.03	6163.00	2671.57	5136.03	6163.00	4251.58	5136.03	6163.00
	Total - I	12912.77	14886.38	16855.81	9746.70	13488.38	14992.87	12480.57	14197.38	16060.60
II	Operating Expenses									
	(i) Handling and Storage of general cargo	4564.31	4575.45	4577.57	4703.65	4671.61	4925.26	4564.31	4575.45	4577.57
	(ii) Handling of POL at Docks	640.06	645.96	651.02	5231.61	5572.52	6318.36	5273.06	5580.10	5905.88
	(iii) Port Specific Cargo - Fertiliser	188.38	197.80	207.73	264.61	199.01	211.93	188.38	197.80	207.73
	(iv) Others									
	i. Wharfage on POL - SPM	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	ii. Stuffing & De-stuffing	466.61	463.07	458.16	479.49	477.57	508.61	466.61	463.07	458.16
	iii. F.C. Perver - Floating Crane	39.07	38.94	38.70	32.03	40.07	42.69	39.07	38.94	38.70
	Total - II	5898.43	5921.21	5933.17	10716.39	10965.78	12856.85	10531.42	10855.36	11188.04
III	Depreciation	226.64	226.64	226.64	632.66	288.49	678.45	226.64	226.64	226.64
IV	Allocated share of Mkt. & Genl. Admn. overheads	1760.98	1875.44	1997.34	1638.97	1852.91	1974.30	1760.98	1875.44	1997.34
V	Operating Surplus/(deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	5028.74	6863.09	8697.86	-3746.33	381.20	282.47	-38.46	1239.95	2648.57
VI	Allocated share of FMI	696.38	761.09	796.24	755.39	760.67	810.11	696.38	761.09	796.24
VII	Allocated share of FME	4077.99	4592.63	4944.43	4461.44	4302.85	4584.41	4077.99	4592.63	4944.43
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-3381.61	-3831.54	-4148.19	-3706.66	-3542.18	-3274.30	-3381.61	-3831.54	-4148.19
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	1645.12	3031.55	4549.67	-7452.30	-3160.98	-3491.83	-3420.88	-2591.59	-1499.61
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	7512.35	7334.73	7152.11	6523.79	5439.91	10212.68	7512.35	7334.73	7152.11
	(ii). Business Related Assets	793.96	750.14	706.32	0.00	0.00	0.00	793.96	750.14	706.32
	(iii). Social Obligation Assets	11.22	11.02	10.82	0.00	0.00	0.00	11.22	11.02	10.82
	Total	8322.53	8095.89	7869.25	6523.79	5439.91	10212.68	8322.53	8095.89	7869.25
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	1202.78	1173.56	1144.34	1043.88	870.49	1633.89	1202.78	1173.56	1144.34
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	51.61	48.76	45.91	0.00	0.00	0.00	51.61	48.76	45.91
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	1254.38	1222.32	1190.25	1043.88	870.49	1633.89	1254.38	1222.32	1190.25
XII	Capacity Utilization	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	677.60	655.84	688.12	1043.88	870.49	1633.89	677.60	655.84	688.12
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	967.52	2375.71	3862.55	-8496.26	-4832.46	-5125.72	-4097.68	-3247.43	-2287.73
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	7.49%	25.96%	22.91%	-91.88%	-29.89%	-34.19%	-32.83%	-22.87%	-12.62%

Annex-I(c)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for vessel related activity

(Rs. in lakhs)

Sr. No	Particulars	Estimates considered by TAMP as per Order no. TAMP/49/2011-COPT			Revised Estimates furnished by Port vide letter dtd 09.09.2013			Estimates considered by TAMP in the current proposal		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	Operating Income									
(i)	Port Dues	4597.81	5452.91	6209.65	2565.74	3706.91	4221.99	4367.92	5071.21	5774.98
(ii)	Pilotage	8129.25	9641.13	10979.10	4819.67	7879.43	8974.30	7722.79	8966.25	10210.56
(iii)	Berth Hire	4407.15	5276.79	5952.15	1948.81	2840.04	3266.04	4186.79	4860.91	5535.50
(iv)	Dry Docking	30.00	30.00	30.00	10.58	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00
(v)	Nenru Sathabdi	0.00	0.00	0.00	431.42	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(vi)	Water Supply To Ships Through Barges	74.60	78.33	82.25	21.11	71.05	71.05	74.60	78.33	82.25
(vii)	Water Supply To Ships Through Shore	15.57	16.35	17.16	13.08	14.83	14.83	15.57	16.35	17.16
(viii)	SPM - Pilotage & Tug Charges for pull back ops.	3038.31	3603.32	4103.43	2615.18	2214.22	2214.23	3038.31	3603.32	4103.43
(ix)	Security Charges for Cruise & Defense Vessels	107.00	107.00	107.00		107.00	107.00	107.00	107.00	107.00
	Total - I	20399.69	24155.87	27480.74	12425.59	16863.48	18899.44	19542.98	22733.42	25860.08
II	Operating Expenses									
(i)	Port Dues	3043.89	2908.00	2812.42	2219.71	2366.75	2015.72	1662.20	1484.43	1323.90
(ii)	Pilotage	6362.24	8244.53	6161.58	4172.67	6167.76	6692.78	4920.55	4870.96	4679.15
(iii)	Berth Hire	3480.17	3438.78	3236.18	2584.82	2812.93	3089.94	2038.46	1915.20	1753.21
(iv)	Dry Docking	32.95	32.89	32.75	56.13	33.83	36.03	32.95	32.89	32.75
(v)	Nenru Sathabdi	1938.46	1210.19	1231.44	1829.60	2228.71	2136.60	1938.46	1210.19	1231.44
(vi)	Water Supply To Ships Through Barges	40.92	40.95	40.89	69.03	42.02	44.81	40.92	40.95	40.89
(vii)	Water Supply To Ships Through Shore	49.10	49.42	49.66	13.62	50.65	53.94	49.10	49.42	49.66
(viii)	SPM - Pilotage & Tug Charges for pull back operation	1222.76	1302.24	1386.88	1317.46	1370.02	1182.04	1222.76	1302.24	1386.88
	Total - II	16170.48	15126.98	14951.08	12643.19	14666.77	15871.86	11845.41	10856.26	10504.51
III	Depreciation	1381.71	1381.39	1249.38	766.38	1567.18	1669.04	1381.71	1381.39	1249.38
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admin. overheads	1900.71	2024.25	2155.83	1797.24	2024.25	2155.83	1900.71	2024.25	2155.83
V	Operating Surplus/(deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	946.79	5623.25	9123.73	-2781.22	-1394.71	-797.29	4415.15	8471.51	11951.15
VI	Allocated share of FMI	984.37	993.42	1055.23	830.86	987.82	1052.03	984.37	993.42	1055.23
VII	Allocated share of FME	5764.47	5994.57	6555.82	1907.22	5603.49	5967.22	5764.47	5994.57	6555.82
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-4780.10	5001.15	-5500.09	-4076.36	4815.67	4915.69	4780.10	5001.15	-5500.09
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-3033.32	622.10	3623.64	-6857.58	-6018.38	-5712.97	-364.96	3470.36	6451.07
X	Capital Employed for the activity									
(i)	Business Assets	21770.50	19889.11	18639.73	12409.16	11341.98	26940.10	21270.50	19889.11	18639.73
(ii)	Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(iii)	Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	21270.50	19889.11	18639.73	12409.16	11341.98	26940.10	21270.50	19889.11	18639.73
XI	RoCE - Maximum permissible									
(i)	Business Assets (16%)	3403.28	3182.26	2982.36	2753.46	2296.80	4310.42	3403.28	3182.26	2982.36
(ii)	Business Related Assets (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(iii)	Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	3403.28	3182.26	2982.36	2753.46	2296.80	4310.42	3403.28	3182.26	2982.36
XII	Capacity Utilization	52.05%	51.12%	56.12%	52.66%	51.12%	56.12%	52.05%	51.12%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	1271.27	1646.12	1671.71	2753.46	2296.80	4310.42	1271.27	1646.12	1671.71
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-5684.59	-1024.07	1949.93	-9611.04	-8306.38	-18023.39	-2136.23	1824.19	4777.36
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-27.47%	-4.24%	7.10%	-77.35%	-49.26%	-53.04%	-10.93%	8.87%	18.47%

Annex-I(d)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for Estate Activity

(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates considered by TAMP as per Order no. TAMP/49/2011 COPT			Revised Estimates furnished by Port vide letter dtd 09.09.2013			Estimates considered by TAMP in the current proposal		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	Operating Income									
i	Rent From Land	2999.35	3058.16	3116.97	3336.76	3058.16	3116.97	2999.35	3058.16	3116.97
ii	License Fee Within Wharf Area	317.40	323.63	329.85	236.82	323.63	329.85	317.40	323.63	329.85
iii	License fee from Bldg. Sheds. Others	1053.42	1074.07	1094.73	838.17	1074.07	1094.73	1053.42	1074.07	1094.73
iv	License fee from unks, Hawkings, Hoardings, Qtrs etc.	26.40	26.92	27.44	60.66	26.92	27.44	26.40	26.92	27.44
v	Electricity Income	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
vi	Water Charges	80.10	80.10	80.10	73.63	80.10	80.10	80.10	80.10	80.10
vii	Toll Collection	209.34	213.45	217.55	197.60	213.45	217.55	209.34	213.45	217.55
viii	License Fee From IGTP	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total - I	4686.01	4776.32	4866.64	4743.63	4776.32	4866.64	4686.01	4776.32	4866.64
II	Direct Expenses									
(i)	Salary & wages	1662.94	1644.09	1619.68	1806.15	1698.45	1808.85	1662.94	1644.09	1619.68
(ii)	Power	1475.77	1571.69	1673.85	1922.98	1571.69	1673.85	1475.77	1571.69	1673.85
(iii)	Fuel	6.42	6.84	7.28	5.84	6.84	7.28	6.42	6.84	7.28
(iv)	Repairs and maintenance	28.19	30.02	31.97	64.36	30.02	31.97	28.19	30.02	31.97
(v)	Others	521.80	555.72	591.84	368.94	555.72	591.84	521.80	555.72	591.84
	Total - II	3695.11	3808.35	3924.63	4168.28	3862.71	4113.79	3695.11	3808.35	3924.63
III	Depreciation	296.99	296.99	296.99	579.02	336.86	358.75	296.99	296.99	296.99
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	1185.10	1262.14	1344.17	1120.29	1262.14	1344.17	1185.10	1262.14	1344.17
V	Operating Surplus/(deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	-491.20	-591.16	-699.16	-1123.96	-685.38	-950.08	-491.20	-591.16	-699.16
VI	Allocated share of FMI	436.25	489.51	526.69	517.91	514.12	547.54	436.25	489.51	526.69
VII	Allocated share of FME	2554.69	2953.85	3270.60	3058.85	2934.55	3125.29	2554.69	2953.85	3270.60
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-2118.44	-2464.34	-2743.91	-2540.95	-2420.43	-2577.75	-2118.44	-2464.34	-2743.91
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-2609.63	-3055.50	-3443.06	-3664.91	-3105.81	-3527.83	-2609.63	-3055.50	-3443.06
X	Capital Employed for the activity									
(i)	Business Assets	1234.84	937.85	640.86	2143.80	1787.62	3356.01	1234.84	937.85	640.86
(ii)	Business Related Assets (6.50%)	1114.99	1114.99	1114.99	0.00	0.00	0.00	1114.99	1114.99	1114.99
(iii)	Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	2349.84	2052.84	1755.85	2143.80	1787.62	3356.01	2349.84	2052.84	1755.85
XI	RoCE - Maximum permissible									
(i)	Business Assets (16%)	197.57	150.06	102.54	343.01	286.02	536.96	197.57	150.06	102.54
(ii)	Business Related Assets (7.40%)	72.47	72.47	72.47	0.00	0.00	0.00	72.47	72.47	72.47
(iii)	Social Obligation Assets (4% Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	270.05	222.53	175.01	343.01	286.02	536.96	270.05	222.53	175.01
XII	Capacity Utilization	52.05%	51.73%	56.12%	57.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	270.05	222.53	175.01	343.01	286.02	536.96	270.05	222.53	175.01
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-2879.68	-3278.03	-3618.08	-4007.91	-3391.83	-4064.80	-2879.68	-3278.03	-3618.08
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-61.45%	-68.63%	-74.34%	-84.49%	-71.01%	-83.52%	-61.45%	-68.63%	-74.34%

Annex-I (e)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'Coal & other cargo' under cargo handling activity

(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates considered by TAMP as per Order no. TAMP/49/2011 COPT			Revised Estimates furnished by Port vide letter dtd 09.09.2013			Estimates considered by TAMP in the current proposal		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	COAL & OTHER CARGO									
I	Operating Income	2597.66	3073.61	3526.62	1149.24	3073.61	3526.62	2597.66	3073.61	3526.62
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	3740.66	3698.26	3643.36	3422.58	3820.54	4068.87	3740.66	3698.26	3643.36
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	13.67	14.55	15.50	11.24	14.55	15.50	13.67	14.55	15.50
	(iv) Repairs and maintenance	35.16	37.45	39.88	13.25	11.33	12.06	35.16	37.45	39.88
	(v) Others	774.82	825.19	878.83	1251.57	825.19	878.83	774.82	825.19	878.83
	Total	4564.31	4575.45	4577.57	4703.65	4671.61	4975.26	4564.31	4575.45	4577.57
III	Depreciation	160.29	160.29	160.29	489.44	181.81	457.77	160.29	160.29	160.29
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	1362.79	1451.32	1545.71	1244.80	1443.33	1537.15	1362.79	1451.32	1545.71
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	-3489.74	-3113.51	-2756.95	-5288.65	-3223.14	-3443.51	-3489.74	-3113.51	-2756.95
VI	Allocated share of FMI	538.87	588.11	614.31	572.76	587.93	626.15	538.87	588.11	614.31
VII	Allocated share of FME	3155.63	3548.83	3814.23	3452.40	3335.09	3551.87	3155.63	3548.83	3814.23
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-2616.76	-2960.72	-3200.41	-2879.64	-2747.16	-2925.72	-2616.76	-2960.72	-3200.41
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-6106.50	-6074.23	-5957.36	-8168.29	-5970.30	-6369.23	-6106.50	-6074.23	-5957.36
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	4862.66	4732.13	4601.52	4230.42	3527.57	6622.52	4862.66	4732.13	4601.52
	(ii). Business Related Assets	513.58	483.92	454.43	0.00	0.00	0.00	513.58	483.92	454.43
	(iii). Social Obligation Assets	7.25	7.11	6.96	0.00	0.00	0.00	7.25	7.11	6.96
	Total	5383.50	5223.21	5062.91	4230.42	3527.57	6622.52	5383.50	5223.21	5062.91
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	778.03	757.14	736.24	676.87	564.41	1059.60	778.03	757.14	736.24
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	33.38	31.46	29.54	0.00	0.00	0.00	33.38	31.46	29.54
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	811.41	788.60	765.78	676.87	564.41	1059.60	811.41	788.60	765.78
XII	Capacity Utilization	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	438.31	423.12	442.72	676.87	564.41	1059.60	438.31	423.12	442.72
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-6544.81	-6497.35	-6400.08	-8845.16	-6534.71	-7428.84	-6544.81	-6497.35	-6400.08
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/1 in %)	-251.95%	-211.39%	-181.48%	-769.65%	-212.61%	-210.65%	-251.95%	-211.39%	-181.48%

Annex-I(f)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'POL' under cargo handling activity

(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates considered by TAMP as per Order no. TAMP/49/2011 COPT			Revised Estimates furnished by Port vide letter dtd 09.09.2013			Estimates considered by TAMP in the current proposal		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	POL Traffic	4.61	5.12	5.51	3.39	3.50	3.50	3.84	4.06	4.29
I	Operating Income	2995.20	3328.00	3583.84	2200.00	2275.00	2275.00	2496.00	2639.00	2789.42
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	467.80	462.49	455.63	443.56	477.78	508.84	467.80	462.49	455.63
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	1.28	1.36	1.45	1.21	1.36	1.45	1.28	1.36	1.45
	(iv) Repairs and maintenance	6.70	7.13	7.59	1.42	7.13	7.59	6.70	7.13	7.59
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	4633.00	4937.00	5633.00	4633.00	4934.15	5254.86
	(vi) Others	164.29	174.97	186.34	152.43	154.25	167.48	164.29	174.97	186.34
	Total	640.06	645.96	651.02	5231.61	5577.52	6318.36	5273.86	5580.10	5905.88
III	Depreciation	45.24	45.24	45.24	45.23	82.73	195.23	45.24	45.24	45.24
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	191.09	203.51	216.74	184.42	189.02	202.25	191.09	203.51	216.74
V	Operating Surplus / (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	2118.81	2433.30	2670.85	-3261.26	-3574.27	-4440.84	-3013.39	-3189.85	-3370.43
VI	Allocated share of FMI	75.57	83.03	87.37	85.66	82.90	88.29	75.57	83.03	87.37
VII	Allocated share of FME	442.52	501.02	542.53	436.33	458.12	489.77	442.52	501.02	542.53
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-366.95	-417.99	-455.16	-350.67	-375.22	-401.48	-366.95	-417.99	-455.16
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	1751.86	2015.31	2215.69	-3611.93	-3949.49	-4842.32	-3380.34	-3607.84	-3833.59
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	2322.11	2288.14	2254.31	1996.29	1664.62	3125.10	2322.11	2288.14	2254.31
	(ii). Business Related Assets	245.25	234.01	222.63	0.00	0.00	0.00	245.25	234.01	222.63
	(iii). Social Obligation Assets	3.46	3.44	3.41	0.00	0.00	0.00	3.46	3.44	3.41
	Total	2570.83	2525.59	2480.35	1996.29	1664.62	3125.10	2570.83	2525.59	2480.35
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	371.54	366.10	360.69	319.41	266.34	500.02	371.54	366.10	360.69
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	15.94	15.21	14.47	0.00	0.00	0.00	15.94	15.21	14.47
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	387.48	381.31	375.16	319.41	266.34	500.02	387.48	381.31	375.16
XII	Capacity Utilization	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	209.31	204.59	216.89	319.41	266.34	500.02	209.31	204.59	216.89
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	1542.55	1810.71	1998.80	-3931.34	-4215.83	-5342.34	-3589.65	-3812.43	-4050.48
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	51.50%	54.41%	55.77%	-178.70%	-185.31%	-234.83%	-143.82%	-144.46%	-145.21%

Sr. No.	Particulars	Rs. in lakhs					
		Revised Estimates furnished by Port vide letter dtd 09.09.2013			Modified Estimates considered by TAMP		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
1	Cargo Traffic (MMT) considered to arrive at the rate	3.39	3.50	3.50	3.39	3.97	4.20
2	Net Deficit in the POL activity	-3931.34	-4215.83	-5342.34	-3589.65	-3812.43	-4050.48
3	Net Surplus in the SPM Activity	2375.00	2375.00	2375.00	2515.00	2720.00	2929.10
4	Net Revenue Deficit in POL after setting off net Surplus in SPM activity (2-3)	-1556.34	-1840.83	-2967.34	-1074.65	-1092.43	-1121.38
5	POL traffic (In our analysis considered traffic for the 2013-14 from November 2013 Onwards on prorata basis and for the year 2014-15)	3.39	3.50	3.50		5.85	
6	Additional Wharfage (Rs. per tonne) proposed by the COPT. (In our analysis separate rate in the nomenclature of special per tonne dredging levy from POL products and Curde handled at port berths viz. COT, NTB and STB is prescribed instead of merging with the existing Wharfage rate)	45.91	52.60	84.78		37.84	
7	Revised Wharfage for POL proposed by COPT after adding the additional wharfage rate arrived at sr. no 6 above	110.91	117.60	149.78			

5118 4/1/13 - 10

Annex-I(g)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'Fertilisers' under cargo handling activity

(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates considered by TAMP as per Order no. TAMP/49/2011 COPT			Revised Estimates furnished by Port vide letter dtd 09.09.2013			Estimates considered by TAMP in the current proposal		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	FERTILISERS									
I	Operating Income	452.12	452.12	466.99	452.12	452.12	466.99	452.12	452.12	466.99
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	37.01	36.59	36.04	34.54	37.80	40.25	37.01	36.59	36.04
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	1.05	1.12	1.19	1.21	1.12	1.19	1.05	1.12	1.19
	(iv) Repairs and maintenance	0.47	0.50	0.53	1.42	0.50	0.53	0.47	0.50	0.53
	(v) Others	149.85	159.59	169.96	227.44	159.59	169.96	149.85	159.59	169.96
	Total	188.38	197.80	207.73	264.61	199.01	211.93	188.38	197.80	207.73
III	Depreciation	4.17	4.17	4.17	27.66	4.73	5.04	4.17	4.17	4.17
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	57.51	61.25	65.23	70.65	61.25	65.23	57.51	61.25	65.23
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	202.87	188.91	189.87	89.21	187.13	184.79	202.07	188.91	189.87
VI	Allocated share of FMI	22.24	25.42	27.88	32.66	24.95	26.57	22.24	25.42	27.88
VII	Allocated share of FME	130.24	153.41	173.11	192.90	141.52	150.72	130.24	153.41	173.11
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-108.00	-127.99	-145.24	-160.24	-116.57	-124.15	-108.00	-127.99	-145.24
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	94.07	60.92	44.63	-71.03	70.56	60.64	94.07	60.92	44.63
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	85.44	81.92	78.39	75.36	62.84	117.98	85.44	81.92	78.39
	(ii). Business Related Assets	9.02	8.38	7.74	0.00	0.00	0.00	9.02	8.38	7.74
	(iii). Social Obligation Assets	0.13	0.12	0.12	0.00	0.00	0.00	0.13	0.12	0.12
	Total	94.59	90.42	86.25	75.36	62.84	117.98	94.59	90.42	86.25
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	13.67	13.11	12.54	12.06	10.05	18.88	13.67	13.11	12.54
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	0.59	0.54	0.50	0.00	0.00	0.00	0.59	0.54	0.50
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	14.26	13.65	13.05	12.06	10.05	18.88	14.26	13.65	13.05
XII	Capacity Utilization	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	7.70	7.33	7.54	12.06	10.05	18.88	7.70	7.33	7.54
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	86.37	53.59	37.09	-83.89	60.51	41.77	86.37	53.59	37.09
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	19.10%	11.85%	7.94%	-18.38%	13.38%	8.94%	19.10%	11.85%	7.94%

Annex-I (h)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'Wharfage at SPM' under cargo handling activity

(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates considered by TAMP as per Order no. TAMP/48/2011-COPT			Revised Estimates furnished by Port vide letter dttd 08.09.2013			Estimates considered by TAMP in the current proposal		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	WHARFAGE ON SPM	9.79	10.88	11.72				10.06	10.88	11.72
	Operating Income	2448.00	2720.00	2929.10	2375.00	2375.00	2375.00	2515.00	2720.00	2929.10
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	0.00	0.00	0.00				0.00	0.00	0.00
	(ii) Power									
	(iii) Fuel									
	(iv) Repairs and maintenance									
	(v) Others									
	Total	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
III	Depreciation									
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads									
V	Operating Surplus / (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	2448.00	2720.00	2929.10	2375.00	2375.00	2375.00	2515.00	2720.00	2929.10
VI	Allocated share of FMI									
VII	Allocated share of FME									
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	2448.00	2720.00	2929.10	2375.00	2375.00	2375.00	2515.00	2720.00	2929.10
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets									
	(ii). Business Related Assets									
	(iii). Social Obligation Assets									
	Total	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)									
	(ii). Business Related Assets (6.50%)									
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)									
	Total	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization									
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization									
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	2448.00	2720.00	2929.10	2375.00	2375.00	2375.00	2515.00	2720.00	2929.10
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/X in %)	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

Annex-I (I)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'F.C. Periyar' under cargo handling activity

(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates considered by TAMP as per Order no. TAMP/40/2011, CNET			Revised Estimates furnished by Port vide letter dtd 09.09.2013			Estimates considered by TAMP in the current proposal		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	F.C. PERIYAR									
I	Operating Income	11.90	12.49	13.12	1.93	12.49	13.12	11.90	12.49	13.12
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	34.99	34.59	34.08	29.21	35.73	38.06	34.99	34.59	34.08
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	2.59	2.75	2.93	1.16	2.75	2.93	2.59	2.75	2.93
	(iv) Repairs and maintenance	0.00	0.00	0.00	6.66	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) Others	1.49	1.59	1.70	0.00	1.59	1.70	1.49	1.59	1.70
	Total	39.07	38.94	38.70	37.03	40.07	42.69	39.07	38.94	38.70
III	Depreciation	0.46	0.46	0.46	0.78	0.52	0.55	0.46	0.46	0.46
IV	Allocated share of Mot. & Genl. Admn. overheads	11.58	12.33	13.14	9.97	12.33	13.14	11.58	12.33	13.14
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	-39.21	-39.23	-39.18	-45.85	-40.43	-43.26	-39.21	-39.23	-39.18
VI	Allocated share of FMI	4.61	5.00	5.19	4.61	5.02	5.35	4.61	5.00	5.19
VII	Allocated share of FME	27.01	30.20	32.25	27.23	28.50	30.35	27.01	30.20	32.25
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-22.40	-25.19	-27.06	-22.62	-23.48	-25.00	-22.40	-25.19	-27.06
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-61.60	-64.43	-66.24	-68.47	-63.91	-68.26	-61.60	-64.43	-66.24
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	1.76	1.36	0.95	2.28	2.16	2.03	1.76	1.36	0.95
	(ii). Business Related Assets	0.19	0.14	0.09	0.00	0.00	0.00	0.19	0.14	0.09
	(iii). Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	1.95	1.50	1.04	2.28	2.16	2.03	1.95	1.50	1.04
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	0.28	0.22	0.15	0.37	0.35	0.32	0.28	0.22	0.15
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	0.01	0.01	0.01	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	0.29	0.23	0.16	0.37	0.35	0.32	0.29	0.23	0.16
XII	Capacity Utilization	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	0.16	0.12	0.09	0.37	0.35	0.32	0.16	0.12	0.09
XIV	Net surplus / (Deficit) (X) - (XIII)	-61.76	-64.55	-66.33	-68.84	-64.25	-68.59	-61.76	-64.55	-66.33
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-519.14%	-516.72%	-505.70%	-3563.39%	-514.35%	-522.91%	-519.14%	-516.72%	-505.70%

Annex-1 (j)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'Stuffing & Destuffing' under cargo handling activity

(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates considered by TAMP as per Order no. TAMP/49/2011 COPT			Revised Estimates furnished by Port vide letter dtd 09.09.2013			Estimates considered by TAMP in the current proposal		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	STUFFING & DESTUFFING									
I	Operating Income	156.32	164.14	172.34	396.83	164.14	172.34	156.32	164.14	172.34
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	443.59	438.56	432.05	428.30	453.06	482.51	443.59	438.56	432.05
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	9.54	10.16	10.82	18.03	10.16	10.82	9.54	10.16	10.82
	(iv) Repairs and maintenance	1.47	1.57	1.67	28.17	1.57	1.67	1.47	1.57	1.67
	(v) Others	12.00	12.78	13.61	4.99	12.78	13.61	12.00	12.78	13.61
	Total	466.61	463.07	458.16	479.49	477.57	508.61	466.61	463.07	458.16
III	Depreciation	16.48	16.48	16.48	74.55	18.70	19.91	16.48	16.48	16.48
IV	Allocated share of Mot. & Genl. Admn. overheads	138.01	146.98	156.53	129.13	146.98	156.53	138.01	146.98	156.53
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	-464.78	-462.40	-458.83	-286.34	-479.11	-512.71	-464.78	-462.40	-458.83
VI	Allocated share of FMI	55.09	59.52	61.49	59.70	59.87	63.76	55.09	59.52	61.49
VII	Allocated share of FME	322.60	359.17	381.81	352.58	339.62	361.70	322.60	359.17	381.81
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-267.51	-299.65	-320.32	-292.88	-279.75	-297.94	-267.51	-299.65	-320.32
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-732.29	-762.05	-779.15	-579.22	-758.86	-810.65	-732.29	-762.05	-779.15
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	245.37	231.18	216.94	219.87	183.34	344.20	245.37	231.18	216.94
	(ii). Business Related Assets	25.92	23.64	21.42	0.00	0.00	0.00	25.92	23.64	21.42
	(iii). Social Obligation Assets	0.37	0.35	0.33	0.00	0.00	0.00	0.37	0.35	0.33
	Total	271.65	255.17	238.69	219.87	183.34	344.20	271.65	255.17	238.69
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	39.26	36.99	34.71	35.18	29.33	55.07	39.26	36.99	34.71
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	1.68	1.54	1.39	0.00	0.00	0.00	1.68	1.54	1.39
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	40.94	38.53	36.10	35.18	29.33	55.07	40.94	38.53	36.10
XII	Capacity Utilization	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	22.12	20.67	20.87	35.18	29.33	55.07	22.12	20.67	20.87
XIV	Net surplus / (Deficit) (X) - (XIII)	-754.40	-782.72	-800.02	-614.40	-788.20	-865.72	-754.40	-782.72	-800.02
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-482.60%	-476.87%	-464.20%	-154.83%	-480.21%	-502.32%	-482.60%	-476.87%	-464.20%

Annex-I (k)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'Port Dues' under vessel related activity

Sr. No.	Particulars	Estimates considered by TAMP as per Order no. TAMP/49/2011 COPT			Revised Estimates furnished by Port vide letter dtd 09.09.2013			Estimates considered by TAMP in the current proposal		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	PORT DUES									
I	Operating Income	4597.81	5452.91	6209.65	2565.74	3706.91	4221.99	4367.92	5071.21	5774.98
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	251.79	248.94	245.24	238.87	257.17	273.88	251.79	248.94	245.24
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	2.42	2.58	2.75	2.77	2.58	2.75	2.42	2.58	2.75
	(iv) Repairs and maintenance	13.98	14.89	15.86	41.66	14.89	15.86	13.98	14.89	15.86
	(v) Dredging	4028.10	4178.10	4416.00	2586.41	2772.62	3163.49	2586.41	2754.53	2933.57
	Less: 1/3 of 50% of Revenue share (COPT 25%)	-1412.19	-1712.01	-2054.33	-890.52	-856.00	-1027.17	-1412.19	-1712.01	-2054.33
	(vi) Others	164.78	175.49	186.90	240.52	175.49	186.90	164.78	175.49	186.90
	Total	3043.89	2908.00	2812.42	2219.71	2366.75	2615.72	1602.20	2484.43	1329.99
III	Depreciation	39.44	39.44	39.44	83.65	44.74	47.64	39.44	39.44	39.44
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	130.08	138.54	147.54	448.83	138.54	147.54	130.08	138.54	147.54
V	Operating Surplus / (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	1384.40	2366.94	3210.25	-186.44	1156.88	1411.09	2596.20	3408.81	4258.00
VI	Allocated share of FMI	51.12	56.80	60.49	202.49	67.60	72.00	51.12	56.80	60.49
VII	Allocated share of FME	299.35	342.75	375.64	1225.49	383.49	408.42	299.35	342.75	375.64
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-248.23	-285.95	-315.15	-1018.00	-315.89	-336.42	-248.23	-285.95	-315.15
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	1136.17	2080.98	2895.10	-1204.43	841.00	1074.67	2347.97	3122.85	3942.85
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	2389.56	2350.12	2310.68	1828.27	1524.52	2862.07	2389.56	2350.12	2310.68
	(ii). Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	2389.56	2350.12	2310.68	1828.27	1524.52	2862.07	2389.56	2350.12	2310.68
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	382.33	376.02	369.71	292.52	243.92	457.93	382.33	376.02	369.71
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	382.33	376.02	369.71	292.52	243.92	457.93	382.33	376.02	369.71
XII	Capacity Utilization	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	198.99	194.51	207.48	292.52	243.92	457.93	198.99	194.51	207.48
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	937.18	1886.47	2687.62	-1496.96	597.07	616.74	2248.98	2928.34	3735.37
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	20.38%	34.60%	43.28%	-58.34%	16.11%	14.61%	49.20%	57.74%	64.68%

Annex-I (I)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'Pilotage' within vessel related activity

Sr. No.	Particulars	Estimates considered by TAMP as per Order no. TAMP/49/2011-COPT			Revised Estimates furnished by Port vide letter dtd 09.09.2013			Estimates considered by TAMP in the current proposal		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	PILOTAGE									
I	Operating Income	8129.25	9641.13	10979.10	4819.67	7879.43	8974.30	7722.79	8966.25	18218.56
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	2839.17	2806.98	2765.31	1819.40	2249.79	2418.28	2819.17	2806.98	2765.31
	(ii) Power	1.72	1.83	1.95	1.59	1.83	1.95	1.72	1.83	1.95
	(iii) Fuel	517.51	551.15	586.97	473.17	1525.99	1670.55	517.51	551.15	586.97
	(iv) Repairs and maintenance	35.00	37.27	39.69	213.16	37.27	39.69	35.00	37.27	39.69
	(v) Dredging	4028.10	4178.10	4416.00	2586.41	2772.62	3163.49	2586.41	2754.53	2931.57
	Less: 1/3 of 50% of Revenue Share (CoPT 25%)	-1417.19	-1712.01	-2054.33	-890.52	-856.00	-1027.17	-1417.19	-1712.01	-2054.33
	(vi) Others	357.94	381.21	405.99	269.46	381.21	405.99	357.94	381.21	405.99
	Total	6362.24	6144.53	6161.58	4472.67	6162.70	6692.78	4920.55	4828.96	4679.15
III	Depreciation	926.58	926.58	926.58	387.32	1050.95	1119.27	926.58	926.58	926.58
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	1118.71	1191.43	1268.87	613.40	1191.43	1268.87	1118.71	1191.43	1268.87
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	-278.28	1278.59	2622.06	-573.72	-525.66	-106.61	756.95	2827.28	3335.96
VI	Allocated share of FMI	442.89	485.67	509.95	283.57	581.41	619.28	442.89	485.67	509.95
VII	Allocated share of FME	2593.56	2930.65	3166.67	1674.83	3298.08	3512.45	2593.56	2930.65	3166.67
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-2150.67	-2444.98	-2656.72	-1391.25	-2716.67	-2893.25	-2150.67	-2444.98	-2656.72
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-2428.95	-1166.40	-34.65	-1964.97	-3242.33	-2999.87	-1393.72	-417.78	679.24
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	10729.35	9802.77	8876.18	9301.62	7756.22	14561.24	10729.35	9802.77	8876.18
	(ii). Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	10729.35	9802.77	8876.18	9301.62	7756.22	14561.24	10729.35	9802.77	8876.18
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	1716.70	1568.44	1420.19	1488.26	1241.00	2329.80	1716.70	1568.44	1420.19
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	1716.70	1568.44	1420.19	1488.26	1241.00	2329.80	1716.70	1568.44	1420.19
XII	Capacity Utilization	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	893.47	811.35	797.01	1488.26	1241.00	2329.80	893.47	811.35	797.01
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-3322.42	-1977.75	-831.67	-3453.23	-4483.32	-5329.67	-2287.19	-1229.05	-117.78
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-40.87%	-20.51%	-7.58%	-71.65%	-56.90%	-59.39%	-29.62%	-13.71%	-1.15%

Annex-I (m)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'Berth Hire' under vessel related activity

Sr. No.	Particulars	Estimates considered by TAMP as per Order no. TAMP/49/2011 COPT			Revised Estimates furnished by Port vide letter dtd 09.09.2013			Estimates considered by TAMP in the current proposal		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	BERTH HIRE									
I	Operating Income	4407.15	5226.79	5952.15	1948.81	2840.04	3266.04	4106.79	4860.91	5535.50
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	695.38	687.50	677.29	629.18	710.23	756.39	695.38	687.50	677.29
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	4.04	4.31	4.59	2.76	4.31	4.59	4.04	4.31	4.59
	(iv) Repairs and maintenance	4.39	4.68	4.98	16.45	4.68	4.98	4.39	4.68	4.98
	(v) Dredging	4028.10	4178.10	4416.00	2586.41	2772.62	3163.49	2586.41	2754.53	2933.57
	Less: 1/3 of 50% of Revenue Share (COPT 25%)	-1417.19	-1712.01	-2054.33	-890.52	-856.00	-1027.17	-1417.19	-1712.01	-2054.33
	(vi) Others	165.45	176.20	187.66	240.54	176.20	187.66	165.45	176.20	187.66
	Total	3400.17	3338.78	3236.18	2584.82	2812.03	3089.94	2038.48	1915.20	1753.75
III	Depreciation	200.40	200.40	200.40	314.14	227.30	242.07	200.40	200.40	200.40
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	258.76	275.58	293.49	239.40	275.58	293.49	258.76	275.58	293.49
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	467.83	1412.04	2212.08	-1189.54	-474.86	-359.45	1689.16	2469.74	3287.86
VI	Allocated share of FME	102.63	112.17	117.36	110.67	134.48	143.22	102.63	112.17	117.36
VII	Allocated share of FME	600.98	676.87	728.78	653.65	762.84	812.43	600.98	676.87	728.78
VIII	FME Less FME (VI) - (VII)	-498.36	-564.70	-611.42	-542.98	-628.36	-669.21	-498.36	-564.70	-611.42
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-30.53	847.34	1610.66	-1732.52	-1103.22	-1028.66	1190.80	1905.04	2676.44
X	Capital Employed for the activity									
	(i) Business Assets	6930.77	6730.37	6529.97	5636.78	4700.27	8824.11	6930.77	6730.37	6529.97
	(ii) Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	6930.77	6730.37	6529.97	5636.78	4700.27	8824.11	6930.77	6730.37	6529.97
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i) Business Assets (16%)	1108.92	1076.86	1044.80	901.89	752.04	1411.86	1108.92	1076.86	1044.80
	(ii) Business Related Assets (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	1108.92	1076.86	1044.80	901.89	752.04	1411.86	1108.92	1076.86	1044.80
XII	Capacity Utilization	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	577.15	557.06	586.34	901.89	752.04	1411.86	577.15	557.06	586.34
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-607.68	290.28	1024.32	-2634.41	-1855.27	-2440.52	613.65	1347.98	2090.10
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	13.79%	5.55%	17.21%	-135.18%	65.33%	74.72%	14.66%	27.73%	37.58%

Annex-I (n)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'SPM - Vessel Related Charges' under vessel related activity

Sr. No.	Particulars	Estimates considered by TAMP as per Order no. TAMP/49/2011-COPT			Revised Estimates furnished by Port vide letter dtd 09.09.2013			Estimates considered by TAMP in the current proposal		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	SPM - VESSEL RELATED CHARGES									
I	Operating Income									
	i. Pilotage	1733.92	2056.40	2341.78	1641.52	1263.64	1263.64	1733.92	2056.40	2341.78
	ii. Tug charges for pull back operations	1304.38	1546.97	1761.66	973.66	950.60	950.60	1304.38	1546.97	1761.66
	Total	3038.31	3603.37	4103.43	2615.18	2214.23	2214.23	3038.31	3603.37	4103.43
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	173.68	184.97	196.99	286.18	184.97	196.99	173.68	184.97	196.99
	(iv) Repairs and maintenance	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	1049.08	1117.27	1189.89	1031.28	985.05	985.05	1049.08	1117.27	1189.89
	Total	1222.76	1302.24	1386.88	1317.46	1170.82	1182.04	1222.76	1302.24	1386.88
III	Depreciation	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	1815.55	2301.13	2716.55	1297.73	1044.22	1032.19	1815.55	2301.13	2716.55
VI	Allocated share of FMI	144.36	167.38	186.12	0.00	0.00	0.00	144.36	167.38	186.12
VII	Allocated share of FME	845.38	1010.04	1155.76	0.00	0.00	0.00	845.38	1010.04	1155.76
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-701.02	-842.66	-969.64	0.00	0.00	0.00	-701.02	-842.66	-969.64
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	1114.53	1458.47	1746.91	1297.73	1044.22	1032.19	1114.53	1458.47	1746.91
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	889.80	889.80	889.80	0.00	0.00	0.00	889.80	889.80	889.80
	(ii). Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	889.80	889.80	889.80	0.00	0.00	0.00	889.80	889.80	889.80
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	142.37	142.37	142.37	0.00	0.00	0.00	142.37	142.37	142.37
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	142.37	142.37	142.37	0.00	0.00	0.00	142.37	142.37	142.37
XII	Capacity Utilization	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	74.10	73.65	79.90	0.00	0.00	0.00	74.10	73.65	79.90
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	1040.44	1384.83	1667.02	1297.73	1044.22	1032.19	1040.44	1384.83	1667.02
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	34.24%	38.43%	40.62%	49.62%	47.15%	46.62%	34.24%	38.43%	40.62%

Annex-1 (o)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'Dry Docking' under vessel related activity

Sl. No.	Particulars	Estimates considered by TAMP as per Order no. TAMP/49/2011-COPT			Revised Estimates furnished by Port vide letter dtd 09.09.2013			Estimates considered by TAMP in the current proposal		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	Dry Docking									
	Operating Expenses	30.00	30.00	30.00	10.58	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00
II	Operating Expenses									
	1. Salary & wages	28.86	28.53	28.11	23.92	29.47	31.39	28.86	28.53	28.11
	2. Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	3. Fuel oil	0.24	0.25	0.27	0.64	0.25	0.27	0.24	0.25	0.27
	4. Repairs and maintenance	0.00	0.00	0.00	31.56	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	5. Depreciation	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	6. Others	1.86	4.11	4.37	0.00	4.11	4.37	1.86	4.11	4.37
	Total	32.95	32.89	32.75	56.13	33.83	36.03	32.95	32.89	32.75
III	Depreciation	0.44	0.12	0.00	1.23	0.50	0.54	0.44	0.12	0.00
IV	Allocation share of Mgt. & Const. Admin. overheads	9.78	10.41	11.09	15.17	10.41	11.59	9.78	10.41	11.09
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	-13.17	-13.42	-13.84	-61.89	-14.75	17.66	-13.17	-13.42	-13.84
VI	Allocation share of FMI	3.89	4.73	4.39	6.99	5.08	5.41	3.89	4.73	4.39
VII	Allocation share of FME	22.78	25.51	27.79	41.77	28.87	30.73	22.78	25.51	27.79
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	18.89	21.28	22.90	34.78	71.74	25.28	18.89	21.28	22.90
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-32.06	-34.70	-36.73	-96.67	-38.49	-42.94	-32.06	-34.70	-36.73
X	Capital Employed for the activity									
	1. Business Assets	0.12	0.00	0.00	0.46	0.38	0.71	0.12	0.00	0.00
	2. Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	3. Capital Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	0.12	0.00	0.00	0.46	0.38	0.71	0.12	0.00	0.00
XI	RoCE - Maximum permissible									
	1. Business Assets (16%)	0.02	0.00	0.00	0.07	0.06	0.11	0.02	0.00	0.00
	2. Business Related Assets (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	3. Capital Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	0.02	0.00	0.00	0.07	0.06	0.11	0.02	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	0.01	0.00	0.00	0.07	0.06	0.11	0.01	0.00	0.00
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-32.07	-34.70	-36.73	-96.25	-38.55	-43.05	-32.07	-34.70	-36.73
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-106.90%	-115.66%	-122.44%	-909.64%	-128.50%	-143.52%	-106.90%	-115.66%	-122.44%

Annex-I (p)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'Nehru Satabdhi' under vessel related activity

Sr. No.	Particulars	Estimates considered by TAMP as per Order no. TAMP/49/2011-COPT			Revised Estimates furnished by Port vide letter dtd 09.09.2013			Estimates considered by TAMP in the current proposal		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	NEHRU SATABDHI									
	Operating Income	0.00	0.00	0.00	431.42	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	727.30	719.06	708.38	634.63	742.83	791.12	727.30	719.06	708.38
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	397.47	423.31	450.82	233.93	423.31	450.82	397.47	423.31	450.82
	(iv) Repairs and maintenance	750.24	0.25	0.27	804.62	795.00	842.70	750.24	0.25	0.27
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	63.44	67.57	71.96	206.57	67.57	71.96	63.44	67.57	71.96
	Total	1938.46	1210.19	1231.44	1879.76	2028.71	2156.60	1938.46	1210.19	1231.44
III	Depreciation	209.03	209.03	77.14	57.79	237.08	252.49	209.03	209.03	77.14
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	356.59	379.77	404.45	451.45	379.77	404.45	356.59	379.77	404.45
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	-2504.07	-1798.98	-1713.03	-1957.58	-2645.56	-2813.55	-2504.07	-1798.98	-1713.03
VI	Allocated share of FMI	228.86	155.55	165.26	208.71	185.32	197.37	228.86	155.55	165.26
VII	Allocated share of FME	1340.19	938.65	1026.22	1232.65	1051.26	1119.59	1340.19	938.65	1026.22
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-1111.33	-783.10	-860.96	-1023.95	-865.94	-922.22	-1111.33	-783.10	-860.96
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-3615.40	-2582.08	-2573.99	-2981.53	-3511.50	-3735.77	-3615.40	-2582.08	-2573.99
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	286.17	77.14	0.00	401.08	334.45	627.88	286.17	77.14	0.00
	(ii). Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	286.17	77.14	0.00	401.08	334.45	627.88	286.17	77.14	0.00
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	45.79	12.34	0.00	64.17	53.51	100.46	45.79	12.34	0.00
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	45.79	12.34	0.00	64.17	53.51	100.46	45.79	12.34	0.00
XII	Capacity Utilization	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	23.83	6.38	0.00	64.17	53.51	100.46	23.83	6.38	0.00
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-3639.23	-2588.46	-2573.99	-3045.70	-3565.01	-3836.23	-3639.23	-2588.46	-2573.99
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)				-705.98%					

Annex-I (q)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'Water Supply through Barges' under vessel related activity

Sr. No.	Particulars	Estimates considered by TAMP as per Order no. TAMP/49/2011-COPT			Revised Estimates furnished by Port vide letter dtd 09.09.2013			Estimates considered by TAMP in the current proposal		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	Water supply through Barge									
I	Operating Income	74.60	78.33	82.25	21.11	71.05	71.05	74.60	78.33	82.25
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	34.46	34.07	33.56	32.12	35.19	37.48	34.46	34.07	33.56
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	4.18	4.45	4.74	3.27	4.45	4.74	4.18	4.45	4.74
	(iv) Repairs and maintenance	0.00	0.00	0.00	28.87	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	2.20	2.43	2.59	4.77	2.43	2.59	2.28	2.43	2.59
	Total	40.92	40.95	40.89	69.03	42.07	44.81	40.92	40.95	40.89
III	Depreciation	5.24	5.24	5.24	1.35	5.95	6.33	5.24	5.24	5.24
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	12.16	12.95	13.79	17.31	12.95	13.79	12.16	12.95	13.79
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	16.28	19.19	22.32	-66.58	10.08	6.11	16.28	19.19	22.32
VI	Allocated share of FMI	4.83	5.26	5.49	8.00	6.32	6.73	4.83	5.26	5.49
VII	Allocated share of FME	28.29	31.76	34.08	47.25	35.85	38.18	28.29	31.76	34.08
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-23.46	-26.50	-28.59	-39.25	-29.53	-31.45	-23.46	-26.50	-28.59
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-7.18	-7.31	-6.27	-105.83	-19.45	-25.33	-7.18	-7.31	-6.27
X	Capital Employed for the activity									
	(i) Business Assets	42.34	37.10	31.86	38.54	32.14	60.34	42.34	37.10	31.86
	(ii) Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	42.34	37.10	31.86	38.54	32.14	60.34	42.34	37.10	31.86
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i) Business Assets (16%)	6.77	5.94	5.10	6.17	5.14	9.65	6.77	5.94	5.10
	(ii) Business Related Assets (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	6.77	5.94	5.10	6.17	5.14	9.65	6.77	5.94	5.10
XII	Capacity Utilization	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	3.53	3.07	2.86	6.17	5.14	9.65	3.53	3.07	2.86
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-10.71	-10.38	-9.13	-112.00	-24.59	-34.99	-10.71	-10.38	-9.13
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-14.35%	-13.25%	-11.10%	-530.56%	-34.61%	-49.24%	-14.35%	-13.25%	-11.10%

Annex-I (r)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'Water Supply through Shore' under vessel related activity

Sr. No.	Particulars	Estimates considered by TAMP as per Order no. TAMP/49/2011			Revised Estimates furnished by Port vide letter dtd 09.09.2013			Estimates considered by TAMP in the current proposal		
		COPT								
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	Water supply through Shore									
I	Operating Income	15.57	16.35	17.16	13.08	14.83	14.83	15.57	16.35	17.16
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	37.62	37.19	36.64	33.44	38.42	40.92	37.62	37.19	36.64
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Repairs and maintenance	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	11.48	12.23	13.02	10.18	12.23	13.02	11.48	12.23	13.02
	Total	49.18	49.42	49.66	43.62	50.65	53.94	49.10	49.42	49.66
III	Depreciation	0.58	0.58	0.58	0.92	0.65	0.70	0.58	0.58	0.58
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	14.64	15.59	16.60	11.75	15.59	16.60	14.64	15.59	16.60
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	-48.74	-49.24	-49.68	-43.20	-52.06	-56.41	-48.74	-49.24	-49.68
VI	Allocated share of FMI	5.80	6.35	6.66	5.43	7.61	8.10	5.80	6.35	6.66
VII	Allocated share of FME	33.95	38.33	41.39	32.07	43.15	45.95	33.95	38.33	41.39
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-28.15	-31.98	-34.72	-26.64	-35.54	-37.85	-28.15	-31.98	-34.72
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-76.89	-81.22	-84.40	-69.84	-87.61	-94.27	-76.89	-81.22	-84.40
X	Capital Employed for the activity									
	(i) Business Assets	2.39	1.82	1.24	2.40	2.01	3.76	2.39	1.82	1.24
	(ii) Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	2.39	1.82	1.24	2.40	2.01	3.76	2.39	1.82	1.24
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i) Business Assets (15%)	0.38	0.29	0.20	0.38	0.32	0.60	0.38	0.29	0.20
	(ii) Business Related Assets (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	0.38	0.29	0.20	0.38	0.32	0.60	0.38	0.29	0.20
XII	Capacity Utilization	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	0.20	0.15	0.11	0.38	0.32	0.60	0.20	0.15	0.11
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-77.09	-81.37	-84.51	-70.22	-87.93	-94.87	-77.09	-81.37	-84.51
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/ I in %)	-495.24%	-497.81%	-492.41%	-536.73%	-593.09%	-635.90%	-495.24%	-497.81%	-497.41%